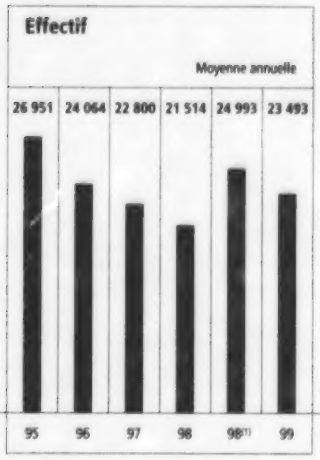
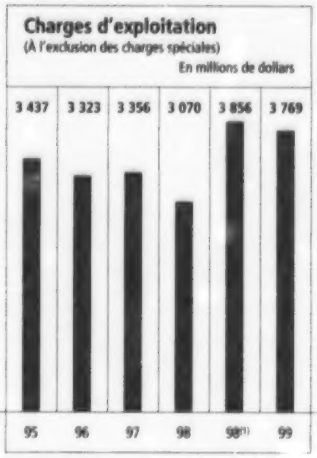
Imaginons...

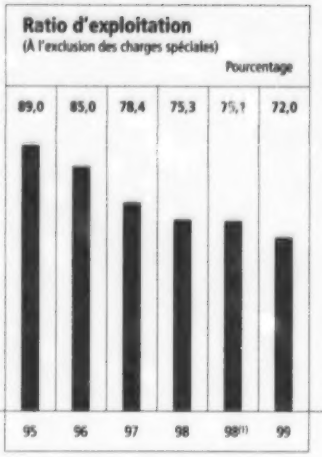
Tableau récapitulatif des données financières et statistiques sur cinq ans



(1) Pro forma



(1) Pro forma



(1) Pro forma

En millions de dollars, sauf les données relatives aux actions et à moins d'indication contraire	1999	1998 Pro forma[1]	1998	1997	1996	1995
Résultats financiers						
Produits d'exploitation	5 236 $	5 137 $	4 078 $	4 283 $	3 911 $	3 862 $
Charges d'exploitation, à l'exclusion des charges spéciales	3 769	3 856	3 070	3 356	3 323	3 437
Charges spéciales	–	590	590	–	365	1 415
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 467	691	418	927	223	(990)
Bénéfice d'exploitation, à l'exclusion des charges spéciales	1 467	1 281	1 008	927	588	425
Intérêts débiteurs	314	331	242	117	113	194
Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation	–	–	105	–	–	–
Autres produits	55	23	17	24	44	148
Bénéfice (perte) des secteurs d'activité maintenus	746	253	224	469	848	(1 017)
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus, à l'exclusion des charges spéciales	746	598	569	469	1 055	398
Dépenses en immobilisations	936	967	744	609	291	324
Bénéfice (perte) dilué(e) par action pour les secteurs d'activité maintenus[2]	3,71	1,31	1,21	2,72	4,94	(6,32)
Bénéfice dilué par action pour les secteurs d'activité maintenus, à l'exclusion des charges spéciales[2]	3,71	3,09	3,08	2,72	6,14	2,48
Ratio d'exploitation ferroviaire, à l'exclusion des charges spéciales *(en %)*	72,0	75,1	75,3	78,4	85,0	89,0
Autres données statistiques						
Milles de parcours *(Canada et États-Unis)*	15 777	16 911	13 741	15 292	17 124	17 918
Wagons complets *(en milliers)*	3 645	3 483	2 456	2 547	2 315	2 295
Tonnes-milles brutes *(en millions)*	274 488	263 470	216 501	228 353	208 328	204 143
Tonnes-milles commerciales *(en millions)*	143 613	138 669	112 929	119 534	107 470	105 487
Effectif du chemin de fer *(moyenne annuelle)*	23 493	24 993	21 514	22 800	24 064	26 951
Consommation de carburant diesel *(en millions de gallons canadiens)*	275	284	234	272	259	256
Prix moyen du gallon canadien *(en dollars)*	1,05 $	1,04 $	1,08 $	1,23 $	1,22 $	1,08 $

1) Les données pro forma se rapportent à la consolidation des résultats financiers et des statistiques de l'Illinois Central Corporation (IC), en supposant que la Compagnie ait acquis et pris le contrôle de l'IC le 1er janvier 1998.

2) Les données relatives aux actions tiennent compte d'un fractionnement des actions, à raison de deux pour une, qui a pris effet en septembre 1999.

Imaginons

Imaginons

Imaginons

Ce chemin de fer existe déjà.

Table des matières

Message de David McLean
Président du Conseil
Canadien National

Chers actionnaires,

Notre entreprise poursuit sa croissance et connaît une évolution considérable – c'est une période stimulante pour le CN.

La concrétisation de la fusion avec l'Illinois Central a été l'un des points saillants de notre performance de 1999. L'intégration harmonieuse des deux compagnies témoigne des préparatifs consciencieux et du travail ardu des membres du personnel aussi bien au CN qu'à l'Illinois Central.

Nous sommes très heureux des résultats que nous avons pu constater depuis l'approbation de la fusion. Nos expéditeurs continuent à bénéficier des excellentes améliorations apportées à l'exploitation du CN. Nous croyons fermement que ces améliorations seront en progression au cours des prochaines années.

Manifestement, l'accord de regroupement entre le Canadien National et le Burlington Northern Santa Fe annoncé le 20 décembre 1999 est l'événement le plus marquant de l'évolution des chemins de fer marchandises. Le regroupement de deux des chemins de fer les plus efficaces au monde sera certainement à l'avantage de nos clients, des membres de notre personnel et de nos actionnaires.

Le Conseil apprécie les efforts exceptionnels déployés par Paul Tellier, Hunter Harrison et tous les cadres supérieurs du CN. Les membres du personnel de tout le réseau ont tenu parole en faisant de 1999 une année de réussite sans précédent pour la Compagnie. Les résultats d'exploitation exceptionnels enregistrés par le CN témoignent des capacités et du dévouement de notre personnel.

Je souhaite la bienvenue à Hunter Harrison en tant que nouveau membre de notre Conseil d'administration, et j'aimerais souligner l'engagement et le dévouement inconditionnels de tous les membres du Conseil du CN. Je suis fier du fait que tous nos administrateurs détiennent un grand nombre d'actions dans la Compagnie, ce qui leur confère une communauté d'intérêt avec vous. L'année 1999, ma cinquième année à titre de président du Conseil, a été une expérience vraiment enrichissante.

Nous tenons à souligner le soutien de nos actionnaires, sans lequel nous n'aurions pu croître et devenir ce que nous sommes aujourd'hui : le chemin de fer de l'Amérique du Nord. Avec vous, nous attendons impatiemment les prochaines étapes de l'évolution remarquable de notre entreprise.

Le Président du Conseil,

David McLean

David McLean, O.B.C., LL.D.

100-04077/

Message de Paul M. Tellier
Président-directeur général du CN

Chers actionnaires,

Le moins que l'on puisse dire, c'est que 1999 a été une autre année clé pour le CN, une année au cours de laquelle la Compagnie a pris un formidable élan dans la course qu'elle mène pour devenir le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord.

Notre fusion avec l'Illinois Central a été approuvée. Réalisée en douceur, l'intégration suit son cours. Le plan de service du CN a déjà rapporté des résultats considérables et montre qu'il a le potentiel de susciter une croissance rentable. Enfin, nous avons couronné l'année en annonçant le regroupement stratégique du CN avec le Burlington Northern Santa Fe (BNSF), qui créera les Chemins de fer de l'Amérique du Nord, inc.

Si le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis avalise ce regroupement en 2001 – et nous croyons qu'il le fera – les Chemins de fer de l'Amérique du Nord, inc. deviendront le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord. Le meilleur pour nos clients, qui pourront étendre leur portée commerciale et bénéficieront d'un accès par transporteur unique à un plus grand nombre de marchés que tout autre chemin de fer du continent. Le meilleur pour les membres de notre personnel, qui profiteront de plus grandes possibilités de carrière, car ils seront au service du leader incontesté du secteur. Enfin, le meilleur pour nos actionnaires, avec d'excellentes perspectives de croissance des produits d'exploitation et du bénéfice.

«Le CN est le chemin de fer de l'Amérique du Nord, avec des avantages concurrentiels, un mode d'exploitation et une structure organisationnelle uniques.»

Sur le plan financier, nous avons enregistré une excellente performance en 1999. À l'exclusion des éléments non récurrents et comparativement aux résultats financiers pro forma de 1998, le bénéfice net de 1999 a atteint 746 millions de dollars, soit une hausse de 25 pour cent par rapport au bénéfice net de 598 millions de dollars en 1998. En 1999, le bénéfice dilué par action a augmenté de 20 pour cent pour atteindre 3,71 $, comparativement à 3,09 $ en 1998. Le bénéfice d'exploitation a également connu une augmentation par rapport à l'exercice précédent, s'établissant à 1 467 millions de dollars en 1999, contre 1 281 millions de dollars en 1998, soit une amélioration de 15 pour cent. Les produits d'exploitation de 1999 du CN ont été de 5 236 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 2 pour cent par rapport aux produits d'exploitation de 1998, qui atteignaient 5 137 millions de dollars. Les charges d'exploitation de 1999 se sont établies à 3 769 millions de dollars, soit une diminution de 2 pour cent par rapport aux 3 856 millions de dollars enregistrés en 1998. En 1999, nous avons obtenu le meilleur ratio d'exploitation de tous les chemins de fer de classe 1 : il s'est établi à 72,0 pour cent comparativement à 75,1 pour cent en 1998, soit une amélioration de 3,1 points.

Une fois notre fusion avec l'IC approuvée, nous avons immédiatement mis en œuvre notre plan visant l'intégration des deux chemins de fer. Notre priorité était alors, et demeure toujours, de réaliser l'intégration sans mettre en péril la sécurité ou le service à la clientèle. Le plan prévoit une intégration méthodique, graduelle et à faible risque – sans échéancier forcé – qui est entièrement transparente pour nos clients. En 1999, nous avons regroupé avec succès les réseaux, les parcs de matériel et les équipes de gestion.

L'union des cultures est tout aussi importante que le regroupement de l'exploitation. À cet égard, ma philosophie est la suivante : il est très important de tirer parti de la diversité de l'ensemble de l'entreprise. Le défi consiste à préserver les particularités uniques de chaque organisation et à les regrouper pour créer une entreprise plus solide que chacune prise individuellement.

Pour notre regroupement avec le BNSF, nous viserons le même but. Nous comptons exploiter les deux chemins de fer comme des entités uniques, tout en offrant à nos clients le service de transport le plus efficace en Amérique du Nord.

Plus que jamais, le CN est le chemin de fer de l'Amérique du Nord. Nous nous démarquons essentiellement des autres transporteurs de classe 1 grâce à nos avantages concurrentiels uniques, à notre mode d'exploitation unique, et, depuis 1999, à notre nouvelle structure organisationnelle. Nous comptons tirer parti de ces atouts pour mieux servir nos clients, connaître une croissance rentable et offrir plus de valeur à nos actionnaires.

Les avantages concurrentiels du CN tiennent à un portefeuille plus équilibré de services de transport par wagons complets et par trains-blocs que les autres sociétés ferroviaires. Nous exploitons un réseau intégré hautement efficace, reliant trois côtes maritimes et parfaitement adapté à la croissance du trafic nord-sud. Le plan de service du CN est en voie d'établir rapidement de nouvelles normes de précision, d'efficacité et de fiabilité dans le secteur. De plus, grâce à la structure commerciale à cinq divisions que nous avons mise en place récemment, les décisions relatives à l'exploitation et aux ventes sont prises de plus en plus à l'échelle locale. Nous pouvons ainsi mieux répondre aux besoins des clients et trouver de nouveaux débouchés auprès d'expéditeurs de taille moyenne ou plus petite.

Notre plan de service et notre structure divisionnaire étant en place, nous élaborons actuellement de nouvelles stratégies visant la croissance rentable de notre chemin de fer. Nous comptons miser sur notre service transfrontalier par transporteur unique pour devenir un concurrent plus dynamique en Amérique du Nord. Nous voulons offrir une solution de rechange viable au transport par camion. Nous comptons le faire grâce à notre service amélioré et à notre nouvelle structure de gestion. Nous mettons au point des services à valeur ajoutée afin d'appuyer nos secteurs d'exploitation de base, et l'accroissement de nos capacités en matière de commerce électronique est devenu prioritaire.

Nous intégrerons ces atouts et ces stratégies à notre regroupement avec le BNSF. Les forces de nos deux entreprises se complètent parfaitement. Nous partageons la même détermination à l'égard de l'excellence du service à la clientèle. Le regroupement de nos réseaux contigus permettra de créer le réseau de transport le plus efficace qui soit, desservant les expéditeurs partout en Amérique du Nord.

Pour notre équipe de direction, l'année 1999 en fut une de transition, Michael Sabia ayant accepté le poste de vice-président du Conseil et chef de la direction à Bell Canada International. M. Sabia a contribué de façon exceptionnelle au succès du CN à titre de vice-président exécutif et chef de la direction financière, et nous lui souhaitons bonne chance dans ses nouvelles fonctions.

À la suite du départ de Michael Sabia, le Conseil a nommé Jeff Ward au poste de vice-président exécutif, Planification stratégique et Claude Mongeau à celui de premier vice-président et chef de la direction financière. MM. Ward et Mongeau travaillent depuis longtemps pour le CN en étroite collaboration avec moi et ils ont tous les deux joué un rôle clé dans la réussite de la Compagnie, depuis notre restructuration et notre relance jusqu'à l'élaboration et la mise en œuvre de notre stratégie nord-américaine. Je suis persuadé qu'ils sauront tous les deux guider le CN dans ses efforts continus visant à devenir le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord.

Chaque année, je vous répète que notre entreprise est une œuvre en cours de réalisation, et elle le sera toujours. C'est une croyance ferme qui est ancrée dans la culture de notre entreprise – nous ne devons jamais atteindre un point où nous croyons que le CN est rendu à sa destination finale. Et la sécurité est un secteur où cette philosophie revêt la plus grande importance. Nous devons faire beaucoup mieux. Or, du point de vue de la sécurité, l'année 1999 n'a pas été très bonne pour la Compagnie.

Je fais de la sécurité une préoccupation personnelle. Pour moi, un seul accident est un accident de trop. Nous ne pouvons accepter aucun compromis – notre équipe de direction au complet veillera à ce que nous redoublions de détermination dans ce domaine. Nous devons absolument être un chemin de fer plus sécuritaire en 2000. C'est ce à quoi s'attendent nos clients, ce qu'exigent nos actionnaires et ce que méritent les membres de notre personnel.

C'est avec cet objectif en vue que nous avons poursuivi, en 1999, la mise en œuvre du programme de Gestion responsable[MD], dont nous sommes un partenaire. Nous travaillons pour ce faire en étroite collaboration avec l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC) et la *Chemical Manufacturers Association* (CMA) des États-Unis. La Gestion responsable[MD], un programme d'amélioration de la performance, vise à favoriser la santé et la sécurité des travailleurs, à sauvegarder l'environnement et à protéger les collectivités où le CN œuvre. Nous avons adopté un plan d'action très dynamique afin d'être en mesure de satisfaire pleinement aux exigences de l'ACFPC qui effectuera sa première vérification en 2001. Aux États-Unis, nous prévoyons terminer la mise en œuvre du programme dans un délai de trois ans, après quoi nous demanderons à la CMA de faire une vérification.

Le CN a pour objectif d'exercer ses activités en respectant les normes les plus élevées afin d'assurer la sécurité de son personnel et des collectivités où il œuvre. Il s'agit d'un engagement à long terme, et nous tiendrons parole.

Nous devons les succès que nous avons connus en 1999 à ceux et celles qui nous ont aidés à atteindre nos buts. À tous les membres de notre personnel partout en Amérique du Nord : vous êtes les meilleurs du secteur, les plus compétents, les plus dévoués, les plus talentueux. Vous êtes notre actif le plus important – merci de votre travail acharné. À nos clients : notre principale priorité est de respecter en toute sécurité les engagements que nous avons pris envers vous – chaque jour. Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir permis de contribuer à votre réussite. Et à nos actionnaires : depuis notre premier appel public à l'épargne, il y a tout juste quatre ans, jusqu'à notre fusion avec l'IC et notre projet de regroupement avec le BNSF, vous avez rendu notre succès possible grâce à votre soutien.

Restez à bord, le voyage ne fait que commencer.

Le Président-directeur général,

Paul M. Tellier

Message de E. Hunter Harrison
Vice-président exécutif et
chef de l'exploitation du CN

Chers actionnaires,

Le mois de septembre 1998 a vu le lancement du plan de service, au terme d'un intense processus de planification étalé sur quatre ou cinq mois. Au début, les craintes et le scepticisme étaient palpables au sein du personnel – nous nous engagions dans une voie qui se démarquait de la norme établie dans le secteur du transport ferroviaire. Pour la première fois, un grand chemin de fer nord-américain assurait une exploitation à horaires fixes dans l'ensemble de son réseau.

Et ça marche. Les premiers temps, de 50 à 55 pour cent des expéditions respectaient les horaires. À la fin de l'exercice, notre taux de ponctualité se situait à près de 81 pour cent, et 93 pour cent des envois arrivaient à destination conformément au plan d'acheminement, à 24 heures près. Nous avons retranché jusqu'à 24 heures aux temps de transport dans l'ensemble du réseau. Depuis que nous parvenons à atténuer les variations cycliques qui perturbent tellement nos activités en programmant la capacité des lignes, des terminaux et des ateliers, nos terminaux sont devenus plus productifs.

Du côté des dépenses, l'exploitation à horaires fixes a entraîné des résultats remarquables, comme d'importantes réductions de nos parcs de locomotives et de matériel remorqué, ainsi qu'une amélioration de 16 pour cent de la vitesse des wagons par rapport à l'année dernière. Lorsque nous sommes en mesure de donner à nos clients l'heure d'arrivée, à soixante minutes près, de leurs marchandises, nous pouvons savoir à tout moment où se trouvent nos éléments d'actif. Ce qui nous permet d'assurer une gestion plus précise de nos locomotives, de nos wagons et de la capacité de nos lignes. Et cela signifie une réduction des éléments d'actif nécessaires pour satisfaire aux besoins de nos clients. Cette façon de procéder en affaires profite autant au CN qu'à ses clients. En résumé, grâce à notre plan de service, nous sommes gagnants autant sur le plan des coûts que sur celui de la fiabilité du service.

Nos employés sont bien conscients de ces avantages, mais il importe encore plus qu'ils aient développé une véritable passion envers le service à la clientèle. C'est là l'élément essentiel de notre évolution au CN. Nous offrons aux expéditeurs ce que le secteur n'a jamais été en mesure de leur offrir jusqu'ici : un service de transport ferroviaire prévisible, fiable et de *haute qualité*. Cela exige énormément d'efforts et de discipline, une véritable passion pour l'exploitation ferroviaire, un puissant désir d'établir de nouvelles normes dans la façon de tenir nos promesses. À mesure que notre taux de ponctualité progresse, d'un jour à l'autre et d'une expédition à l'autre, nos clients commencent à avoir foi en nous. À mesure que nous améliorons notre rendement et gagnons leur confiance, je suis convaincu que nous verrons les expéditeurs faire de plus en plus affaire avec le CN.

Le secret de la réussite en exploitation ferroviaire demeure le même. Selon mon expérience, pour y parvenir, un chemin de fer doit réunir cinq éléments essentiels. Premièrement, il faut offrir un bon service. Pour un client, un service de qualité signifie tenir ses promesses, invariablement. Deuxièmement, gérer les coûts. Troisièmement, mettre l'accent sur l'utilisation des actifs. Quatrièmement, relever ces trois défis sans accident. Et cinquièmement, perfectionner le personnel, en lui accordant un traitement équitable, en le formant et en le récompensant quand il se dépasse, parce qu'on ne peut réunir les quatre premiers éléments sans un personnel de qualité.

C'est la recette de la croissance. En concentrant notre attention sur ces cinq éléments, nous connaîtrons la croissance. Notre plan de service est conçu pour nous permettre de réunir les trois premiers. Nous continuerons à améliorer notre performance sur le plan de la sécurité, le quatrième élément. Notre nouvelle structure divisionnaire est axée sur le cinquième, dont l'aspect le plus important réside dans l'amélioration du service que nous visons en rapprochant les preneurs de décisions des clients, la responsabilité de l'exploitation et des ventes étant assumée au plan local. De plus, chaque division géographique est responsable de la gestion de sa propre fiche de résultats financiers, qui permet d'évaluer la contribution de la division aux produits d'exploitation et au contrôle des charges d'exploitation de l'entreprise. Nous sommes convaincus que l'esprit d'entreprise qui en résulte stimulera la croissance rentable. Comme nous avons pu le constater, cette nouvelle structure divisionnaire a transformé la perception que les membres de notre personnel ont du transport ferroviaire – ce ne sont plus seulement des exploitants ou des vendeurs, mais bien des gens qui pensent affaires.

Afin d'assurer la coordination entre l'effectif local des ventes et le personnel de marketing, nous avons nommé James Foote au poste de premier vice-président, Ventes et marketing. Je suis persuadé qu'il mènera à bien nos programmes visant à augmenter notre chiffre d'affaires.

«Les employés ne pensent plus comme des exploitants ou des vendeurs, mais comme des gens d'affaires.»

Nous sommes le chemin de fer de l'Amérique du Nord. C'est là notre force. Le réseau du CN dessert un corridor reliant le Canada au golfe du Mexique, le corridor de l'ALENA, qui soutient la croissance rapide du commerce nord-sud. Quand viendra enfin le temps de concrétiser notre regroupement avec le BNSF, nous ajouterons à cet axe de nouveaux corridors nord-sud par transporteur unique, qui font partie de l'important réseau de cette société dans la moitié ouest des États-Unis.
En misant sur notre portée commerciale exceptionnelle, si nous continuons à raffiner l'exécution de notre plan de service et à répandre la nouvelle parmi les expéditeurs, nous bénéficierons d'un excellent potentiel de croissance.

Comme l'a dit Paul Tellier, le voyage ne fait que commencer. Le chemin de fer de l'Amérique du Nord quitte la gare et sa destination est l'obtention du titre de meilleure entreprise de son secteur.

Le Vice-président exécutif et chef de l'exploitation,

E. Hunter Harrison

Imaginons un angle
différent sous
lequel considérer
le service...

Le plan de service du CN

Le plan de service du CN est au cœur même de notre différence. Avec ce plan, nous proposons à nos clients une fiabilité et une qualité de service sans précédent, tout en concentrant nos efforts sur l'utilisation efficace de nos actifs. Le plan de service du CN constitue l'élément moteur d'une croissance rentable.

Du point de vue du client, un service de qualité signifie avoir un wagon en bon état le long de son quai d'embarquement au moment promis, et acheminer ce wagon avec son chargement intact jusqu'à sa destination selon l'horaire établi, à un prix raisonnable. Un service de qualité, voilà l'objectif du plan de service.

À l'aide du plan de service, notre réseau peut fonctionner comme une courroie de convoyeur. Grâce à la précision de nos horaires, nous sommes en mesure d'espacer plus également les trains, ce qui facilite l'exploitation des triages, réduit les temps de transport et améliore nettement notre capacité à offrir un service fiable et des prix favorisant la compétitivité de nos clients.

Dans le catalogue électronique que nous avons élaboré se trouvent des temps de transport précis, à une heure près, de quai à quai pour plus de 3 600 itinéraires. Voilà notre produit. Pour aider les clients à choisir l'itinéraire qui convient le mieux à leurs besoins, chacun de nos directeurs de comptes se sert d'un ordinateur portatif pour examiner avec eux le catalogue des produits, qui donne les points d'origine et de destination, ainsi que des choix d'itinéraires et de temps de parcours pour chacun de ces choix. Pour satisfaire aux besoins de leurs clients, les directeurs de comptes peuvent même ajouter des wagons à certains trains.

Comme chaque wagon dispose d'un plan d'acheminement individuel, le plan de service du CN permet d'offrir un service de la plus haute qualité pour le trafic constitué de wagons complets. Nous sommes également en mesure de mieux servir les clients possédant leur propre parc de matériel remorqué, en améliorant grandement le cycle de rotation de leurs wagons et la productivité de leur parc. De plus, le plan de service offre à de nombreux expéditeurs de vrac une solution de rechange intéressante aux trains-blocs, qui leur permet d'effectuer des expéditions plus fréquentes mais moins importantes, et d'alléger ainsi les problèmes de logistique au point de destination. Unique en son genre, le plan de service est avantageux pour tout le monde : un service de haute qualité et des prix concurrentiels pour les clients ; une plus grande efficacité et des marges bénéficiaires plus élevées pour le CN.

Grâce à notre système SRS (Objectif fiabilité), un outil perfectionné, nous pouvons gérer notre réseau, cerner et résoudre les problèmes éventuels d'acheminement et tenir notre effectif de ventes et nos clients au courant de la situation à partir d'un point central.

Grâce à son plan de service, le CN offre aux expéditeurs de wagons complets un niveau jamais atteint de qualité et de fiabilité ; il permet aux clients qui disposent de leur propre parc de faire une meilleure utilisation de leurs éléments d'actif et il assure une plus grande souplesse à de nombreux expéditeurs de marchandises en vrac.

Équipés d'ordinateurs portatifs, les représentants du CN peuvent étudier les options d'acheminement et les temps de parcours en temps réel avec leurs clients. Grâce à cet outil, ils ont désormais la possibilité d'accéder à une fiche de ponctualité tout à fait à jour correspondant à chacune des 3 600 options d'itinéraires.

L'exploitation des triages et des ateliers d'entretien dans l'ensemble du réseau du CN bénéficie de la précision de la programmation et de l'amélioration de l'utilisation des actifs résultant du plan de service.

Productivité, performance et confiance

Manifestement, le plan de service du CN fonctionne à merveille. En présentant de nouveaux défis en matière de productivité et de performance, ce plan a opéré une véritable transformation.

Grâce aux gains d'efficacité résultant de la mise en place de son plan de service, le CN est parvenu à réduire ses parcs de locomotives et de wagons de 650 et 12 700 unités respectivement – tout en augmentant son volume de trafic. Ces remarquables améliorations dans l'utilisation des éléments d'actif ont aidé le CN à obtenir le meilleur ratio d'exploitation de tous les chemins de fer de classe 1 du continent en 1999. Par ailleurs, comme les réductions de parc ont été en partie réalisées par la mise en entreposage d'unités, nous conservons la capacité de soutenir notre croissance future moyennant un coût additionnel très faible.

Le plan de service a également eu une incidence positive sur d'autres indicateurs de performance. Ainsi, les tonnes-milles brutes par horsepower disponible, un indicateur de l'efficacité du parc de locomotives, ont connu une hausse de 22 pour cent. Quant aux wagons-milles par wagon-jour, un indicateur de la vitesse des wagons du parc, ils étaient en hausse de près de 16 pour cent. Les clients commencent à prendre conscience d'améliorations des temps moyens de transport à l'échelle du réseau, ainsi que de l'amélioration constante de notre taux de ponctualité par rapport aux plans d'acheminement des wagons. Ce dernier atteignait 81 pour cent à la fin de l'année 1999, avec aucune période tampon prévue, et 93 pour cent avec une période tampon de 24 heures. Ces améliorations ont permis de rehausser les normes du secteur ferroviaire en matière de service.

Grâce au plan, le CN est devenu une organisation sans pareille dans l'histoire des chemins de fer, offrant un service à horaires fixes à l'échelle de son réseau. Ce qui entraîne de nouvelles occasions d'affaires sur nos marchés, particulièrement auprès des expéditeurs de plus petite taille, qui ne voyaient pas jusque-là dans le rail une option de transport viable, soit parce qu'ils considéraient ce mode comme peu fiable, soit parce qu'ils le jugeaient peu pratique en regard de leurs volumes relativement faibles ou du caractère irrégulier de leurs expéditions. Nous ne ménageons aucun effort pour tirer parti de ces occasions.

Le CN est désormais l'un des chefs de file de son secteur. Le succès rapide qu'a connu le plan de service a déclenché, dans l'ensemble de l'entreprise, un regain de confiance et une nouvelle vague d'enthousiasme liés au sentiment de faire partie d'une équipe gagnante. Les retombées de cette nouvelle attitude sont surtout perceptibles parmi notre personnel de ventes. Nous proposons désormais un nouveau produit des plus stimulants, un service exceptionnel combiné à un réseau principal intégré efficace se prêtant bien aux grands courants d'échanges commerciaux.

Fort Saskatchewan (Alb.) – Chicago	Joffre (Alb.) – Montréal
Avant le plan de service : **159** heures	Avant le plan de service : **180** heures
Aujourd'hui : **103** heures	Aujourd'hui : **159** heures

Dans l'ensemble du réseau, le plan de service a entraîné une réduction moyenne de près de 24 heures des temps de transport.

Depuis la mise en œuvre du plan de service, le niveau de confiance des expéditeurs de véhicules automobiles a augmenté, entraînant une hausse constante des volumes.

À la suite du retrait de son parc de 650 de ses locomotives, le CN a augmenté le pourcentage de nouvelles locomotives modernes et efficaces comme celle-ci, une des 40 Dash-9 de General Electric acquises en 1998.

Résultat des succès que connaît la Compagnie depuis quelques années, une nouvelle attitude a vu le jour au CN – plus dynamique et plus positive – caractérisée par la fierté de faire partie du seul chemin de fer véritablement nord-américain.

Imaginons une restructuration
de notre entreprise
qui la rendrait
encore plus
efficace

Une structure visant la croissance

Afin d'étayer son plan de service, le CN a mis en place une nouvelle structure au milieu de 1999, divisant l'entreprise en cinq régions géographiques, dont trois au Canada – les divisions du Pacifique, des Prairies et de l'Est du Canada – et deux aux États-Unis – les divisions du Midwest et du Golfe.

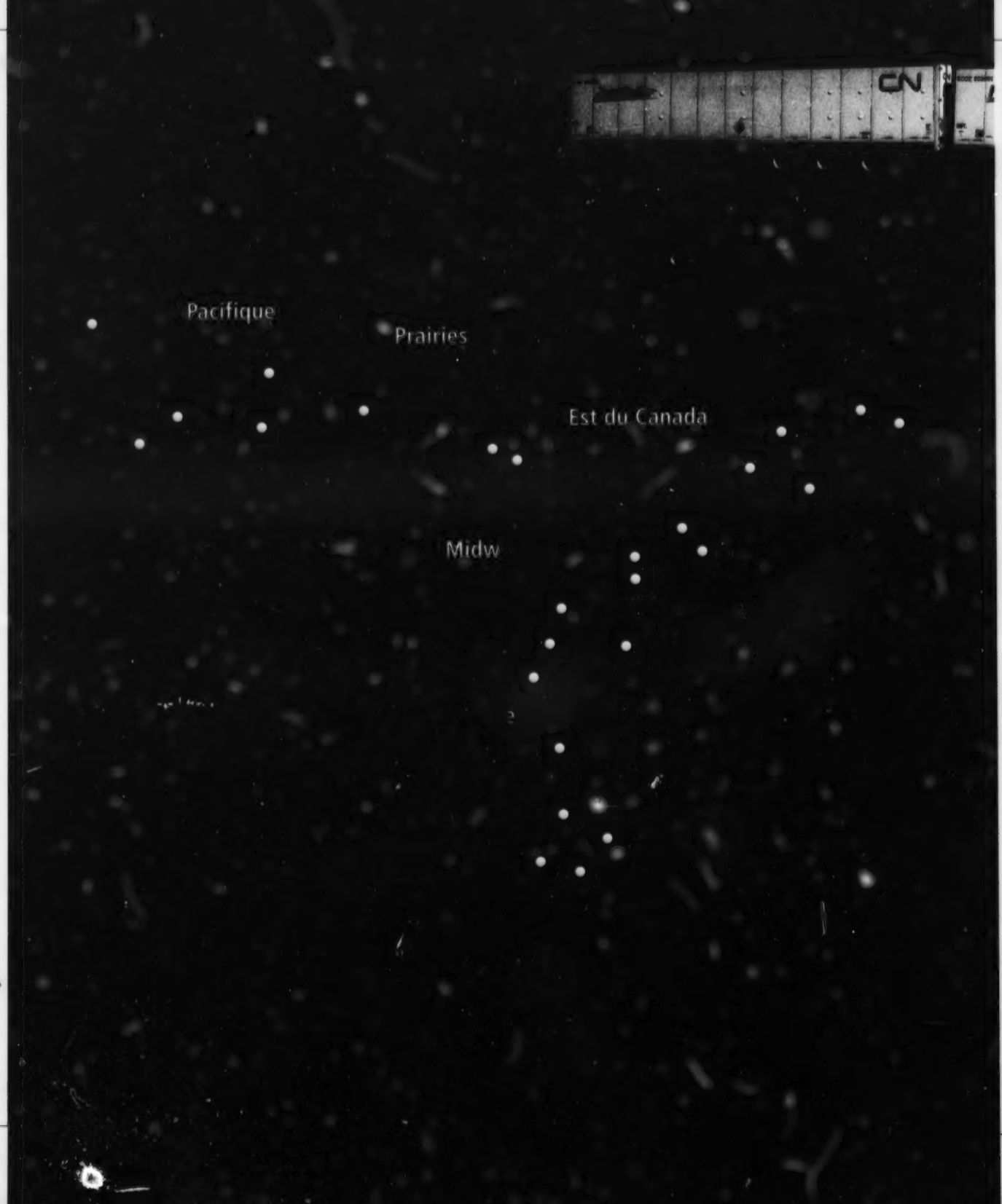
Cette nouvelle structure vise à nous rapprocher de nos clients – afin d'améliorer la qualité du service au niveau local et d'accroître la capacité de notre plan de service à susciter la croissance. Bien que la gestion du réseau, le marketing et la gestion de nos relations avec nos plus importants clients nationaux restent centralisés, nous avons responsabilisé nos équipes locales d'exploitation et de ventes ; ainsi, dans chaque division, le personnel sur le terrain est responsable de l'exécution du plan de service et de l'établissement de liens avec les clients.

Chaque division doit rendre compte de sa performance commerciale et est responsable notamment, des triages, des terminaux, des manœuvres et des installations ; de l'entretien de son infrastructure et de son matériel et des ventes aux clients. Pour la première fois, le personnel de ventes des divisions harmonise ses activités avec celles de l'exploitation afin d'élargir ses relations avec les clients locaux existants et d'établir des liens avec de nouveaux clients. De plus, la responsabilité directe de la performance financière de la division incite les membres du personnel à s'assurer de la rentabilité de toute nouvelle occasion envisagée.

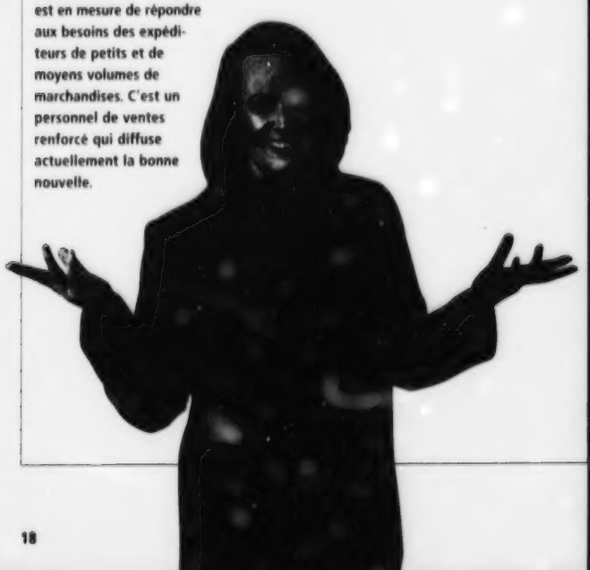
Étant donné que nous réalisons une forte proportion de nos produits d'exploitation avec un nombre relativement peu élevé de clients, nous avons repéré d'importantes possibilités de croissance sur le marché des expéditeurs de taille moyenne ou plus petite. Grâce à la nouvelle structure organisationnelle du CN ainsi qu'aux 40 postes créés dans le secteur des ventes locales, nous sommes mieux en mesure de saisir ces possibilités. En général, ces clients font appel à des camionneurs pour transporter leurs marchandises. Notre stratégie consiste à miser sur les atouts du réseau du CN et sur un service amélioré pour leur offrir un autre choix plus attrayant.

C'est pourquoi nous avons investi les sommes nécessaires à l'acquisition de 200 semi-remorques RoadRailer[MD], des unités bimodales adaptées aussi bien au transport routier qu'au transport ferroviaire. Ces remorques peuvent être mises en convoi ferroviaire derrière une locomotive, puis, sans l'utilisation d'une grue, être accrochées à des tracteurs de camion et tirées hors des voies pour passer sur le réseau routier. La technologie RoadRailer[MD] accroît sensiblement notre capacité de concurrencer les camions en combinant les meilleurs avantages des deux modes de transport – la souplesse du transport routier et l'efficacité du transport par rail.

Grâce à sa nouvelle structure, le CN peut être plus agile et plus souple au niveau local tout en offrant à ses clients les avantages de son réseau. Il est plus que jamais en mesure de miser sur ses atouts uniques pour élargir ses activités et mieux servir ses clients tout en offrant rentabilité, croissance et valeur à ses actionnaires.



En 1999, nous avons fait l'acquisition de 200 nouvelles semi-remorques RoadRailer[MD], des unités bimodales uniques en leur genre, munies de pneus en caoutchouc leur permettant de voyager sur les routes et de bogies spéciaux en acier grâce auxquels il est possible de les mettre en convoi derrière une locomotive. Cette technologie est un outil précieux pour attirer la clientèle des expéditeurs qui utilisent actuellement le transport par camion.



Grâce à la qualité sans précédent de son service et à sa nouvelle structure organisationnelle, le CN est en mesure de répondre aux besoins des expéditeurs de petits et de moyens volumes de marchandises. C'est un personnel de ventes renforcé qui diffuse actuellement la bonne nouvelle.

Avant la fusion avec l'Illinois Central, les produits d'exploitation du CN provenaient de six groupes commerciaux – Produits industriels ; Produits forestiers ; Produits céréaliers ; Charbon, soufre et engrais ; Intermodal ; et Véhicules automobiles – rassemblés en trois groupes, soit Marchandises, Produits en vrac, ainsi que Intermodal et véhicules automobiles. La restructuration des groupes commerciaux de la Compagnie découle du portefeuille commercial créé par l'intégration du CN et de l'IC. Cette structure, décrite ci-dessous, place le CN dans une position idéale pour s'adapter à l'évolution des conditions du marché et des besoins en matière de transport.

Produits pétroliers et chimiques

Le groupe des Produits pétroliers et chimiques est l'un des groupes commerciaux du CN qui connaît la croissance la plus rapide. Il comprend une vaste gamme de marchandises, dont des produits chimiques, des matières plastiques et des produits pétroliers et gaziers. Nous transportons principalement des marchandises destinées à des clients au Canada en empruntant les corridors de l'est et de l'ouest du CN jusqu'au point d'accès de Chicago, et d'autres marchandises destinées aux États-Unis via l'itinéraire nord-sud du CN, qui s'étend de Chicago jusqu'au golfe du Mexique.

Métaux et minéraux

Le secteur des Métaux et minéraux du CN assure principalement le transport de métaux communs non ferreux, d'acier, de matériel et de pièces. Grâce à son accès exclusif à des mines et à des fonderies importantes partout en Amérique du Nord, le CN est un chef de file dans le transport du cuivre, du plomb, des concentrés de zinc, des métaux raffinés et de l'aluminium.

Produits forestiers

Le CN est le plus important transporteur de produits forestiers en Amérique du Nord. Deuxième en importance du CN, ce groupe répond aux besoins très diversifiés de la clientèle en transportant une vaste gamme de produits, dont du bois de construction, des panneaux, des copeaux, de la pâte de bois, du bois à pâte, du papier d'impression, du papier de couverture et du papier journal. Au Canada, le CN bénéficie d'un excellent accès aux principales régions productrices de fibres qui ont placé le Canada au premier rang mondial des exportateurs de produits forestiers. À la suite de sa fusion avec l'IC, le CN est bien positionné stratégiquement pour desservir à la fois les corridors nord et sud des É.-U. et dispose de liaisons interréseaux avec d'autres chemins de fer de classe 1.

Charbon

Le CN offre, partout en Amérique du Nord, un service de transport par rail efficient grâce auquel il est en mesure d'aider ses clients à livrer une concurrence efficace sur le marché mondial. Les expéditeurs de charbon bénéficient des faibles pentes du réseau du CN dans les montagnes Rocheuses – les plus faibles sur le continent – de même que d'un accès supérieur à la côte ouest du Canada et aux ports du sud des États-Unis. Une grande partie du trafic provenant de l'ouest du Canada est exporté outremer à partir des ports de la Colombie-Britannique. Quant au trafic provenant du bassin de l'Illinois, il est destiné au marché intérieur des É.-U.

Produits céréaliers et engrais

Ce groupe commercial est le plus important du CN. Il tire ses principaux produits d'exploitation du transport de marchandises cultivées dans l'ouest du Canada et le Midwest des É.-U. La majorité des céréales et des produits céréaliers en provenance du Canada transportés par le CN sont destinés à l'exportation par les ports de Vancouver et de Prince Rupert, sur la côte ouest, ou par le port de Thunder Bay, sur le lac Supérieur. Aux États-Unis, le CN transporte des céréales cultivées en Illinois ou dans l'Iowa à destination des ports de la région centrale du Golfe, des installations de transbordement sur des chalands fluviaux ou encore, des marchés intérieurs de traitement et de cultures fourragères. Le CN dessert également des producteurs de potasse, de nitrate d'ammonium, d'urée et d'autres engrais.

Intermodal

Le groupe de l'Intermodal du CN est divisé en deux segments. Le premier, le segment nord-américain, vise le transport de produits de consommation et de produits manufacturés à la fois dans les secteurs du détail et du gros. Le second, le segment international, est axé sur le trafic import-export en conteneurs et dessert les ports de Vancouver, de Montréal, d'Halifax, de Mobile et de La Nouvelle-Orléans.

Véhicules automobiles

Le CN est un des premiers transporteurs de véhicules automobiles en provenance du sud-ouest de l'Ontario et du Michigan. Par l'entremise de ce groupe commercial, le CN transporte tant des véhicules assemblés que des pièces sur les marchés intérieurs des États-Unis, du Canada et du Mexique. Il dessert également des expéditeurs de véhicules importés à partir des ports d'Halifax et de Vancouver et par le biais d'échanges avec d'autres chemins de fer.

Produits d'exploitation

Pourcentages 1999

17 % Produits pétroliers et chimiques
8 % Métaux et minéraux
20 % Produits forestiers
8 % Charbon
21 % Produits céréaliers et engrais
16 % Intermodal
10 % Véhicules automobiles

Données 1999

Produits d'exploitation	(en millions)
Produits pétroliers et chimiques	878 $
Métaux et minéraux	398
Produits forestiers	995
Charbon	402
Produits céréaliers et engrais	1 066
Intermodal	810
Véhicules automobiles	483

Tonnes-milles commerciales	(en millions)
Produits pétroliers et chimiques	24 194
Métaux et minéraux	9 271
Produits forestiers	27 500
Charbon	18 645
Produits céréaliers et engrais	38 681
Intermodal	22 589
Véhicules automobiles	2 733

Produits marchandises par tonne-mille commerciale	(en cents)
Produits pétroliers et chimiques	3,63
Métaux et minéraux	4,29
Produits forestiers	3,62
Charbon	2,16
Produits céréaliers et engrais	2,76
Intermodal	3,59
Véhicules automobiles	17,67

Un ancien de l'IC, *Little Obie* initie les enfants à la sécurité ferroviaire

Il y a longtemps que le CN prend part avec enthousiasme à l'Opération Gareautrain, un programme d'éducation mis en place à l'échelle nord-américaine, qui vise à informer le public sur les questions de sécurité aux passages à niveau et les dangers inhérents à l'intrusion sur les terrains ferroviaires. Ce programme illustre la symbiose entre la préoccupation du CN envers les collectivités en bordure de son réseau et son engagement total envers une exploitation ferroviaire sécuritaire.

Au sein de l'ancien IC, *Little Obie* a également pris une part active dans l'Opération Gareautrain. Qui est *Little Obie?* Vous le voyez sur la photo ci-dessus. Il s'agit d'un modèle réduit – d'une précision remarquable – composé d'une locomotive de l'IC tirant un wagon plat pour semi-remorques et un fourgon de queue. C'est aussi un outil extrêmement efficace pour sensibiliser les jeunes aux questions liées à la sécurité aux passages à niveau et aux dangers qu'il y a à jouer près des voies.

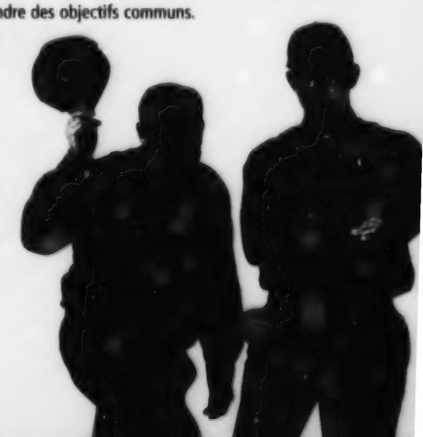
Little Obie est directement issu du cerveau de Paul Rose, employé dans les ateliers de l'ancien IC à Memphis. Pour Paul, l'utilisation d'un modèle réduit de train constituait une excellente façon de promouvoir l'Opération Gareautrain auprès des enfants. Il l'a conçu et construit lui-même – la construction lui a pris environ six mois et il a même ajouté une remorque pour pouvoir le transporter d'un endroit à l'autre. Son appellation, *Little Obie*, rappelle le surnom donné à Donald O'Brynt, directeur de la sécurité au sein de l'IC, qui a dernièrement pris sa retraite au terme de 35 années de service. Quant à son numéro, 1914, il rappelle l'année de construction de la rotonde IC à Memphis.

Montée sur un véhicule utilitaire Gator de John Deere, la locomotive de *Little Obie* est absolument authentique, jusqu'aux moindres détails de la cabine de conduite, aux phares, aux projecteurs de fossé, aux essuie-glaces à air et au système de sonorisation. Ajoutez-y un klaxon à air comprimé extrêmement puissant et vous comprendrez que *Little Obie* fait beaucoup d'effet sur les enfants.

Des employés bénévoles suivent un calendrier chargé de présentations du programme dans les écoles, de participations à des défilés, à des fêtes foraines et autres événements communautaires dans l'ensemble de notre réseau nord-américain. Ils installent des passages à niveau et permettent aux enfants de prendre part à divers jeux de rôles, les plaçant parfois au volant de petites voitures pour les amener à se familiariser avec l'aspect sécurité des passages à niveau. En 1999, deux de ces bénévoles, Paul Rose et Carl Shields, ont mérité un Prix d'excellence du Président dans la catégorie Service exceptionnel à la collectivité en reconnaissance des efforts qu'ils ont fournis et des résultats qu'ils ont obtenus.

Nous sommes très heureux d'intégrer *Little Obie* au parc de matériel du CN ; c'est un excellent exemple du niveau d'engagement que nous partageons tous envers les collectivités, et de l'importance de créer des partenariats créatifs afin d'atteindre des objectifs communs.

Bienvenue au CN, Obie!



***Little Obie* a été conçu et construit par des employés qui en assurent aujourd'hui l'entretien et le font voyager au pays. Ce n'est qu'une des façons dont les membres de notre personnel contribuent à la protection des collectivités que nous desservons.**

Prix d'excellence du Président 1999

«Depuis que j'ai lancé ce programme il y a six ans, j'ai été sans cesse impressionné par la qualité des mises en candidature et des gagnants et gagnantes. L'engagement démontré par les membres du personnel du CN, ainsi que l'ingéniosité, la créativité et la compétence qui existent au sein de cette compagnie illustrent pourquoi, dans une large mesure, nous sommes le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord.» – Paul M. Tellier

Catégorie 1 : Percée commerciale

Équipe Husky/Trans-Canada Midstream
Greg Kendall, Lonny Kubas, Peter Ladouceur, Ron Payne, Sherri Stark, Roger Stenvold

Cette équipe a conclu un contrat avec deux clients qui, à première vue, n'avaient rien en commun. Les membres de l'équipe ont joint leurs efforts pour présenter une proposition qui a eu raison de la concurrence et a rapporté des millions de dollars de nouvelles recettes.

Catégorie 2 : Sécurité

Kevin Smith

Quand il est question de la santé et de la sécurité de ses collègues, Kevin fait preuve d'un dévouement et d'un leadership exemplaires. Comme il croit possible de prévenir les accidents en renseignant bien le personnel du train au sujet du matériel de bord, il a élaboré un programme de formation sur l'évacuation d'urgence des voyageurs destiné aux membres du personnel du réseau GO de Toronto – et il enseigne lui-même le programme. Kevin a participé aux comités du Programme de santé et de sécurité et du Programme d'aide au personnel et à la famille, et il travaille comme bénévole auprès d'enfants handicapés et de personnes âgées.

Catégorie 3 : Service exceptionnel

Interne – *Brian Nesbitt*

Brian a joué un rôle important dans la revitalisation du Programme d'aide au personnel et à la famille (PAPF) dans l'ensemble du réseau du CN. Grâce à ses connaissances, à son expérience, à son enthousiasme et à son excellente capacité de travailler aussi bien avec la direction qu'avec le personnel syndiqué, sa contribution au PAPF a été d'une valeur inestimable.

Externe – Équipe de manœuvre n° 502
Bryan Schick et Jim Daunheimer

Rien n'empêche le chef de train Bryan Schick et le serre-frein Jim Daunheimer de fournir un service à la clientèle de qualité supérieure lorsqu'ils se rendent aux installations de PCS Potash, qu'il pleuve, qu'il neige ou que le thermomètre indique moins 40 degrés. L'équipe fournit le service voulu au moment opportun, communique correctement et est grandement appréciée pour le professionnalisme et le dévouement dont elle fait preuve. En fait, c'est le client qui a présenté leur candidature à ce prix.

Catégorie 4 : Bravoure et service exceptionnel à la collectivité

Carl Shields et Paul Rose

Au moyen de démonstrations avec *Little Obie*, un train miniature conçu et construit par Paul, Carl et Paul ont renseigné des milliers d'enfants et d'adultes sur la sécurité aux passages à niveau et ont contribué à démontrer la bonne volonté de la Compagnie ainsi qu'à établir sa bonne réputation. «Je crois que la meilleure façon d'atteindre les gens est par l'intermédiaire de leurs enfants», affirme Paul.

Catégorie 5 : Percée opérationnelle

Paul Massicotte

Paul a mis au point un programme informatique convivial permettant à ses utilisateurs de créer un plan de triage à butte en fonction d'un grand nombre de critères, ce qui a accru l'efficacité de la gestion de ces triages. D'autres triages se sont montrés intéressés par le nouvel outil qui est adaptable pour permettre la gestion des triages en palier.

Catégorie 6 : Encadrement

Dave Szerencsei

Le rôle qu'a joué Dave en tant que responsable de l'encadrement d'une équipe de réparation de traverses en béton a été essentiel pour rehausser le moral de l'équipe. Son style de gestion – caractérisé par la confiance et l'ouverture – a permis de renforcer l'engagement des membres de l'équipe à l'égard des objectifs établis, de les rendre plus responsables de leur performance et d'améliorer leur attitude face à leur travail.

Catégorie 7 : Efficience

Rick Maltby

Rick a favorisé l'adoption une éclisse de consolidation de soudure normalisée, faisant ainsi épargner un million de dollars à la Compagnie dès la première année. De telles éclisses existaient depuis un certain nombre d'années, mais elles n'avaient jamais obtenu l'approbation réglementaire. Rick a pris les choses en main : il a travaillé avec une entreprise pour élaborer un prototype, a apporté les modifications nécessaires, a obtenu les fonds permettant la fabrication des éclisses et a rédigé la méthode d'utilisation.

Catégorie 8 : Amélioration de la qualité

Wayne Randell et son équipe : Carol Anderson, Claude Auger, Michael Biswas, Bryan Lutes, Alan MacNab, Gerry McCulloch, Sylvia McDonald, Carol Ann Ross, John Straznicky, Howard Stevens, Clara Young, Maureen Zacharuk

Wayne et son équipe ont dépassé les attentes en obtenant la certification ISO 9002 pour l'équipe de Gestion des recettes du CN. Cette certification atteste que le groupe adhère maintenant à des normes commerciales internationales, suivant les procédures établies et arborant fièrement le drapeau ISO 9002, ce qui assure les clients de la constance des processus de qualité. «Nous sommes maintenant plus conscients de ce que nous faisons ; nos processus sont plus disciplinés, et nous devons réellement tenir nos engagements», explique Wayne.

Catégorie 9 : Effets sur l'environnement

Gordon Roy

Sous la direction de Gordon, le district des Grands-Lacs a, en un an seulement, accru de 53 pour cent à 90 pour cent son taux de respect des normes environnementales. Les «équipes vertes» qu'il a formées ont repéré divers problèmes environnementaux et ont pris les mesures appropriées pour les régler. Elles ont ainsi simplifié les processus, entrepris des nettoyages en règle et retrouvé les principes élémentaires des pratiques respectueuses de l'environnement. «Nous avons établi des objectifs élevés, puis nous avons travaillé en équipe pour les atteindre», affirme Gordon.

Table des matières

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

24 Faits saillants et initiatives stratégiques
25 Quelques statistiques ferroviaires
26 Analyse de la direction
39 Rapport de la direction
39 Rapport des vérificateurs
40 État consolidé des résultats
41 État consolidé du bénéfice global
42 Bilan consolidé
43 État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires
44 État consolidé des flux de trésorerie

Notes afférentes aux états financiers consolidés

45 1 Énoncé des conventions comptables importantes
46 2 Changements de convention comptable
47 3 Projet de regroupement du Canadien National et du Burlington Northern Santa Fe
48 4 Acquisition et consolidation de l'Illinois Central Corporation
49 5 Débiteurs
49 6 Immobilisations
50 7 Facilités de crédit
50 8 Créditeurs et charges à payer
50 9 Autres éléments de passif et crédits reportés
51 10 Dette à long terme
52 11 Capital-actions et titres privilégiés convertibles
52 12 Régimes d'achat d'actions
54 13 Régimes de retraite
55 14 Charge spéciale
55 15 Intérêts débiteurs
55 16 Autres produits
55 17 Impôts sur le revenu
56 18 Secteurs d'activité abandonnés
56 19 Information sectorielle
56 20 Bénéfice par action
57 21 Engagements et éventualités d'importance
58 22 Instruments financiers
59 23 Autre bénéfice (perte) global(e)
59 24 Information financière consolidée de l'Illinois Central Railroad Company
60 25 Chiffres comparatifs

Faits saillants*

L'exercice de 1999 du CN a été caractérisé, cette année encore, par une performance financière solide. L'engagement marqué du CN en matière de service à la clientèle, une meilleure utilisation de l'actif et un accent soutenu sur le contrôle des coûts ont contribué à l'atteinte des résultats suivants :

- **les produits d'exploitation ont atteint 5 236 M$, soit une augmentation de 2 % ;**
- **le bénéfice d'exploitation a augmenté de 15 % pour atteindre un niveau record de 1 467 M$;**
- **le ratio d'exploitation, en tête du secteur, a atteint 72 %, soit une amélioration de 3,1 points ;**
- **le bénéfice dilué par action a atteint 3,71 $, soit une amélioration de 20 % ; et**
- **les flux de trésorerie disponibles générés ont atteint 276 M$, après dividendes.**

** Les données ci-dessus excluent l'effet cumulatif des changements de convention comptable de 1999 et de 1998 ainsi que la charge spéciale de 1998. De plus, la performance financière de 1999 est comparée aux résultats pro forma correspondants de 1998, lesquels ont été établis en supposant que la Compagnie ait pris le contrôle de l'Illinois Central Corporation le 1er janvier 1998.*

Initiatives stratégiques

En 1999, le CN a poursuivi ses initiatives stratégiques afin de se positionner pour le nouveau millénaire :

- **Le 20 décembre, le CN et la Burlington Northern Santa Fe Corporation ont annoncé leur intention de regrouper leurs chemins de fer, moyennant les approbations des organismes de réglementation au Canada et aux États-Unis. Ce regroupement de réseaux contigus aurait pour effet de créer le plus vaste réseau ferroviaire d'Amérique du Nord, exploitant environ 50 000 milles de parcours de voies, avec un effectif de 67 000 personnes et des produits d'exploitation combinés d'environ 12,5 G$ US.**
- **La fusion du CN et de l'Illinois Central Corporation (IC) a reçu l'approbation écrite du *Surface Transportation Board* des É.-U. le 25 mai 1999. L'intégration harmonieuse des activités d'exploitation de l'IC a débuté le 1er juillet. Une nouvelle structure organisationnelle a été mise en place afin de créer cinq nouvelles divisions géographiques axées sur l'exploitation et les ventes, tout en tirant parti des gains d'efficience découlant de la fusion en centralisant les fonctions générales et administratives ainsi que les groupes commerciaux du marketing.**
- **Le CN a considérablement réduit ses temps de parcours et amélioré la ponctualité des transports en wagons complets depuis l'instauration, il y a un an, du plan de service qui a fait du CN un chemin de fer à horaires fixes. Le plan de service a permis de :**
  1) **réduire le temps passé par les wagons dans les principaux terminaux de 18 %, pour le ramener à 21 heures ;**
  2) **d'augmenter le taux d'utilisation des locomotives de 33 % (mesuré à partir du nombre de tonnes remorquées par horsepower disponible) ; et**
  3) **d'augmenter la rapidité des wagons de 19 % (mesurée en fonction du nombre de wagons-milles par wagon-jour).**

  Ces gains de productivité ont été réalisés tout en améliorant le service grâce à un taux de ponctualité de 81 % pour les envois en wagons complets de quai à quai.
- **Afin de devenir plus compétitif sur le marché des transports sur courtes distances, le CN a mis en œuvre le matériel bimodal RoadRailer^MD pour desservir le corridor Montréal-Toronto. Le RoadRailer^MD est une technologie de transport qui allie la souplesse du transport routier à l'efficience du transport par rail.**
- **Dans le cadre de son programme de rationalisation du réseau, le CN a vendu à des exploitants de chemins de fer d'intérêt local ou abandonné 353 milles de voies en 1999, portant à 5 800 milles le total des voies retranchées à ce jour. Le programme, dont l'objectif annoncé lors de l'APE était de rationaliser 6 000 milles de voies, est donc presque complété un an à l'avance.**
- **Au mois de décembre, le CN et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) ont conclu une entente d'exploitation à long terme portant sur les droits de circulation à sens unique de tous les trains du CN et du CP sur le parcours de 155 milles du Fraser Canyon, en Colombie-Britannique. Cette initiative permettra d'améliorer les temps de parcours et la fiabilité du service, ainsi que d'accroître la capacité des voies de ce corridor montagneux.**
- **Deux ententes de coentreprises ont été conclues avec Worldwide Fiber Inc. par le CN et l'IC. En vertu de ces ententes, les coentreprises auront un accès préférentiel aux emprises du CN et de l'IC pour développer des systèmes de transmission par fibres optiques et revendre des services de fibres optiques câblés à des entreprises de télécommunications et à des fournisseurs Internet.**

Exercice terminé le 31 décembre	1999	1998 Pro forma[1]	1998	1997
Activités ferroviaires				
Produits marchandises *(en millions de dollars)*	5 032	4 952	3 943	4 160
Tonnes-milles brutes *(en milliards)*	274,5	263,5	216,5	228,4
Tonnes-milles commerciales (TMC) *(en millions)*	143 613	138 669	112 929	119 534
Milles de parcours *(Canada et États-Unis)*	15 777	16 911	13 741	15 292
Charges d'exploitation (à l'exclusion de la charge spéciale de 1998) par TMC *(en cents)*	2,62	2,78	2,72	2,81
Produits marchandises par TMC *(en cents)*	3,50	3,57	3,49	3,48
Wagons complets *(en milliers)*	3 645	3 483	2 456	2 547
Produits marchandises par wagon complet *(en dollars)*	1 381	1 422	1 605	1 633
Carburant diesel consommé *(en millions de gallons canadiens)*	275	284	234	272
Prix moyen du carburant *(en dollar/gallon canadien)*	1,05	1,04	1,08	1,23
Tonnes-milles commerciales par gallon canadien de carburant consommé	522	488	483	439
Ratio de locomotives avariées *(%)*	6,8	7,8[2]	7,8	10,1
Ratio de wagons avariés *(%)*	5,4[2]	3,4[2]	3,4	3,7
Productivité				
Ratio d'exploitation (à l'exclusion de la charge spéciale de 1998) *(%)*	72,0	75,1	75,3	78,4
Produits marchandises par mille parcouru *(en milliers de dollars)*	319	293	287	272
Tonnes-milles commerciales par mille parcouru *(en milliers)*	9 103	8 200	8 218	7 817
Produits marchandises par employé – effectif moyen *(en milliers de dollars)*	214	198	183	182
Tonnes-milles commerciales par employé – effectif moyen *(en milliers)*	6 113	5 548	5 249	5 243
Effectif				
Effectif à la fin de l'exercice	21 563	22 653	19 198	21 081
Effectif moyen de l'exercice	23 493	24 993	21 514	22 800
Main-d'œuvre et avantages sociaux par TMC *(en cents)*	1,05	1,14	1,14	1,11
Taux de fréquence des blessures par 200 000 heures-personnes	7,3	6,8	7,5	7,8
Taux d'accidents par million de trains-milles	2,2	2,3	1,4	2,2
Données financières				
Ratio capitaux empruntés/capitaux investis *(% à la fin de l'exercice)*	42,7	45,0[2]	45,0	29,4
Rendement de l'actif *(% à la fin de l'exercice)* [3]	5,7	5,9[2]	5,9	6,7

(1) Les données pro forma se rapportent à la consolidation des résultats financiers et des statistiques de l'Illinois Central Corporation (IC), en supposant que la Compagnie ait acquis et pris le contrôle de l'IC le 1er janvier 1998.
(2) À l'exclusion de l'Illinois Central Corporation.
(3) Bénéfice des secteurs d'activité maintenus avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable, rajusté de façon à exclure la charge spéciale de 1998.

Certaines des données comparatives de 1998 et 1997 ont été reclassées pour correspondre à la présentation de 1999.

Analyse de la direction

L'analyse de la direction rend compte de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de ses filiales en propriété exclusive, y compris la Grand Trunk Corporation et l'Illinois Central Corporation (IC). Dans cette analyse, le mot «Compagnie» désigne le CN et ses filiales, selon le contexte. Les actions ordinaires du CN sont inscrites aux bourses de Toronto et de New York. Toutes les données financières contenues dans le présent document sont exprimées en dollars canadiens, à moins d'indication contraire, et sont établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) aux États-Unis.

Résultats financiers

Comparaison entre 1999 et 1998

Lorsqu'il y a lieu et uniquement à des fins de comparaison, l'analyse de la direction des résultats financiers pour la comparaison entre 1999 et 1998 a aussi été préparée en utilisant les chiffres pro forma de 1998, qui sont présentés à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999. Les données pro forma de 1998, telles qu'elles sont utilisées dans les présentes, se rapportent à la consolidation des résultats d'exploitation de l'IC, en supposant que la Compagnie ait acquis et pris le contrôle de l'IC le 1er janvier 1998.

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 751 M$ (3,81 $ par action) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 266 M$ (1,45 $ par action) ou 295 M$ (1,54 $ par action) sur une base pro forma, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Le bénéfice dilué par action a été de 3,74 $ pour l'exercice 1999 contre 1,44 $ (1,53 $ sur une base pro forma) en 1998.

Les exercices terminés les 31 décembre 1999 et 1998 comprennent des éléments ayant des répercussions sur la comparabilité des résultats d'exploitation. En 1999, la Compagnie a inscrit une somme de 5 M$ après impôts (0,03 $ par action) au titre de l'effet cumulatif des changements de convention comptable pour certaines charges liées à des améliorations apportées aux ponts et autres structures et aux wagons, ainsi que pour des coûts liés aux blessures subies par le personnel. En 1998, la Compagnie a inscrit une charge spéciale de 590 M$, 345 M$ après impôts (1,89 $ par action, 1,80 $ par action sur une base pro forma ou 1,87 $ par action après dilution, 1,78 $ par action après dilution sur une base pro forma) pour tenir compte des compressions de l'effectif et une somme de 42 M$ après impôts (0,23 $ par action, 0,22 $ par action sur une base pro forma) pour tenir compte de l'effet cumulatif du changement de convention comptable relative aux coûts des régimes de retraite.

À l'exclusion des effets des éléments discutés ci-dessus de 5 M$ (0,03 $ par action) en 1999 et 303 M$ (1,66 $ par action, 1,58 $ par action sur une base pro forma ou 1,64 $ par action après dilution, 1,56 $ par action après dilution sur une base pro forma) en 1998, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 746 M$ (3,78 $ par action ou 3,71 $ par action après dilution) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 569 M$ (3,11 $ par action ou 3,08 $ par action après dilution) ou 598 M$ (3,12 $ par action ou 3,09 $ par action après dilution) sur une base pro forma, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998.

Le bénéfice d'exploitation de 1999 s'est établi à 1 467 M$ contre 418 M$ (691 M$ sur une base pro forma) en 1998. À l'exclusion de la charge spéciale, le bénéfice d'exploitation a augmenté de 459 M$, ou 46 % (186 M$ ou 15 % sur une base pro forma) en 1999, comparativement au bénéfice d'exploitation de 1998 de 1 008 M$ (1 281 M$ sur une base pro forma). Le ratio d'exploitation de 1999 a été de 72,0 % comparativement à 75,3 % (75,1 % sur une base pro forma) en 1998, à l'exclusion de la charge spéciale.

Produits d'exploitation

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, les produits d'exploitation ont totalisé 5 236 M$ contre 4 078 M$ en 1998, soit une hausse de 1 158 M$, ou 28 %, attribuable dans une large mesure à la consolidation des résultats d'exploitation de l'IC en 1999.

Lorsqu'on compare les produits d'exploitation de 1999 avec ceux pro forma de 1998 de 5 137 M$, on constate que les produits d'exploitation de l'exercice ont augmenté de 99 M$, ou 2 %. L'augmentation est surtout attribuable à un accroissement des produits d'exploitation réalisés par les groupes commerciaux des Véhicules automobiles, des Produits pétroliers et chimiques et de l'Intermodal, accroissement qui a été, en partie, neutralisé par les produits d'exploitation tirés du groupe commercial du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont augmenté de 4 %, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont diminué de 2 %.

Les données de 1998 présentées dans le tableau ci-dessous ont été établies sur une base pro forma. Uniquement à des fins de comparaison, les écarts se rapportant à chacun des groupes commerciaux sont exposés ci-après dans le cadre d'une analyse faisant appel uniquement aux chiffres pro forma de 1998.

Exercice terminé le 31 décembre	1999	1998	1999	1998	1999	1998
	Produits d'exploitation		Tonnes-milles commerciales		Produits marchandises par tonne-mille commerciale	
	En millions				*En cents*	
Produits pétroliers et chimiques	878 $	851 $	24 194	22 100	3,63	3,85
Métaux et minéraux	398	408	9 271	9 970	4,29	4,09
Produits forestiers	995	979	27 500	26 220	3,62	3,73
Charbon	402	474	18 645	19 907	2,16	2,38
Produits céréaliers et engrais	1 066	1 068	38 681	37 904	2,76	2,82
Intermodal	810	790	22 589	20 353	3,59	3,88
Véhicules automobiles	483	382	2 733	2 215	17,67	17,25
Autres éléments	204	185	–	–	–	–
Total	5 236 $	5 137 $	143 613	138 669	3,50	3,57

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

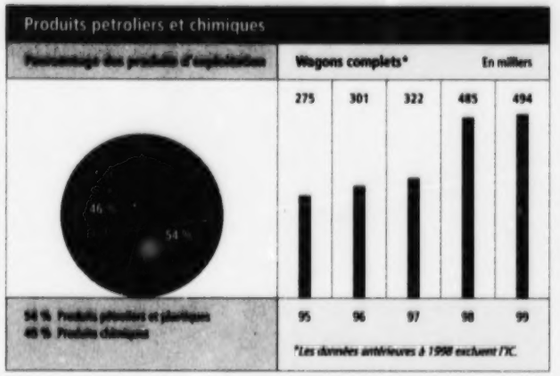
LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

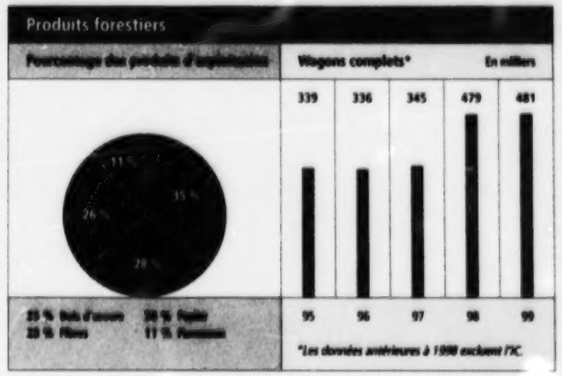
micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

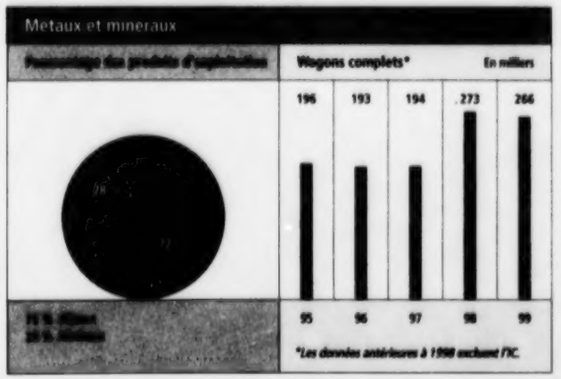
Produits pétroliers et chimiques – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 9 %, respectivement
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 27 M$ par rapport à 1998. La croissance découle des conditions favorables des marchés du soufre, des plastiques et des dérivés du plastique, particulièrement au Canada, et de la fermeté de la demande pour le gaz de pétrole liquéfié. L'amélioration a été en partie annulée par une hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, hausse qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Une augmentation de la longueur moyenne des parcours a entraîné une diminution de 6 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.



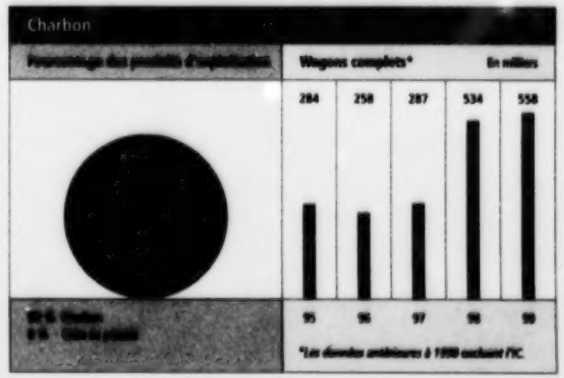
Produits forestiers – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 2 % et de 5 %, respectivement
Les produits d'exploitation de 1999 ont augmenté de 16 M$ par rapport à 1998. Cette performance positive en 1999 reflétait l'augmentation du trafic de bois d'œuvre et de panneaux par suite du raffermissement des marchés de la construction au Canada et aux États-Unis, une reprise graduelle des marchés internationaux de la pâte de bois de même qu'une grève déclenchée chez un important client producteur de papier en 1998. La hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie, a eu pour effet de neutraliser en partie les améliorations enregistrées au cours de l'exercice courant. Un changement en faveur du trafic sur longues distances a contribué à réduire de 3 % les produits marchandises par tonne-mille commerciale.



Métaux et minéraux – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 2 % et de 7 %, respectivement
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 10 M$ par rapport à 1998. La diminution s'explique par un ralentissement des expéditions d'acier en raison d'un accroissement, au début de l'exercice, des importations d'acier en provenance de l'étranger aux États-Unis et au Canada. Cette diminution a été partiellement compensée par l'accroissement du trafic des matériaux de construction dû à la vitalité du secteur de la construction, ainsi que par la vigueur du trafic des métaux non ferreux au Canada. L'accroissement des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 5 % est attribuable à une diminution de la longueur moyenne des parcours.

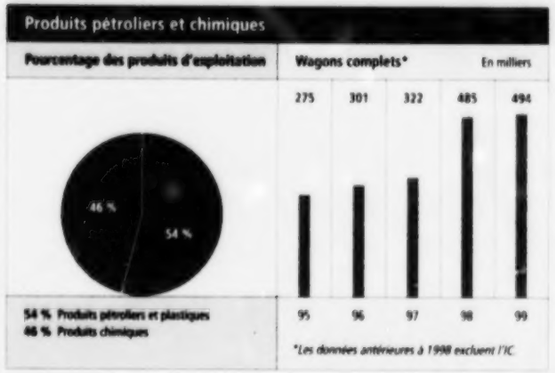


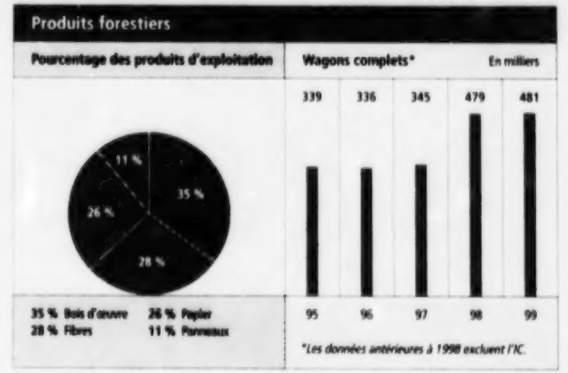
Charbon – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 15 % et de 6 %, respectivement
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 72 M$ par rapport à 1998. La baisse constatée en 1999 était due au fléchissement des exportations canadiennes de charbon en raison d'une réduction de la production d'acier en Asie et des réductions des prix contractuels du charbon. La baisse de 9 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par une baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix de ce combustible.



Produits pétroliers et chimiques – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 9 %, respectivement
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 27 M$ par rapport à 1998. La croissance découle des conditions favorables des marchés du soufre, des plastiques et des dérivés du plastique, particulièrement au Canada, et de la fermeté de la demande pour le gaz de pétrole liquéfié. L'amélioration a été en partie annulée par une hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, hausse qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Une augmentation de la longueur moyenne des parcours a entraîné une diminution de 6 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.

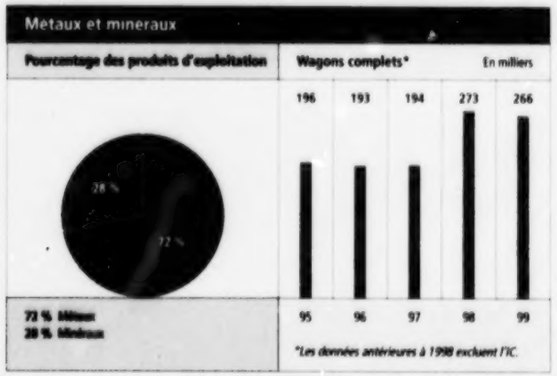
Produits forestiers – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 2 % et de 5 %, respectivement
Les produits d'exploitation de 1999 ont augmenté de 16 M$ par rapport à 1998. Cette performance positive en 1999 reflétait l'augmentation du trafic de bois d'œuvre et de panneaux par suite du raffermissement des marchés de la construction au Canada et aux États-Unis, une reprise graduelle des marchés internationaux de la pâte de bois de même qu'une grève déclenchée chez un important client producteur de papier en 1998. La hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie, a eu pour effet de neutraliser en partie les améliorations enregistrées au cours de l'exercice courant. Un changement en faveur du trafic sur longues distances a contribué à réduire de 3 % les produits marchandises par tonne-mille commerciale.

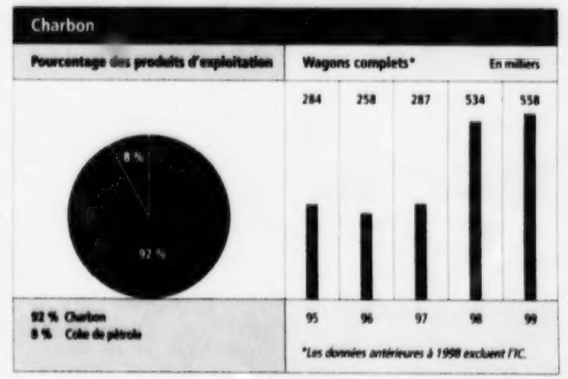




Métaux et minéraux – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 2 % et de 7 %, respectivement
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 10 M$ par rapport à 1998. La diminution s'explique par un ralentissement des expéditions d'acier en raison d'un accroissement, au début de l'exercice, des importations d'acier en provenance de l'étranger aux États-Unis et au Canada. Cette diminution a été partiellement compensée par l'accroissement du trafic des matériaux de construction dû à la vitalité du secteur de la construction, ainsi que par la vigueur du trafic des métaux non ferreux au Canada. L'accroissement des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 5 % est attribuable à une diminution de la longueur moyenne des parcours.

Charbon – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 15 % et de 6 %, respectivement
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 72 M$ par rapport à 1998. La baisse constatée en 1999 était due au fléchissement des exportations canadiennes de charbon en raison d'une réduction de la production d'acier en Asie et des réductions des prix contractuels du charbon. La baisse de 9 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par une baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix de ce combustible.

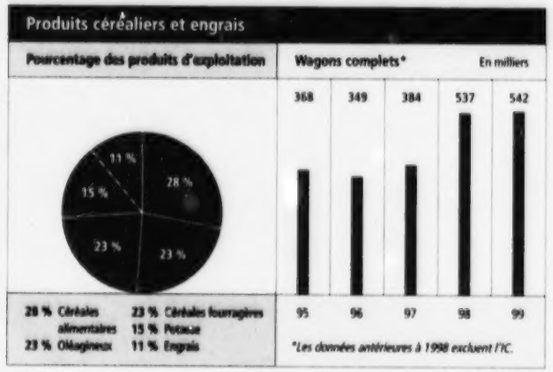




Produits céréaliers et engrais – Stabilité des produits d'exploitation et augmentation de 2 % des volumes transportés

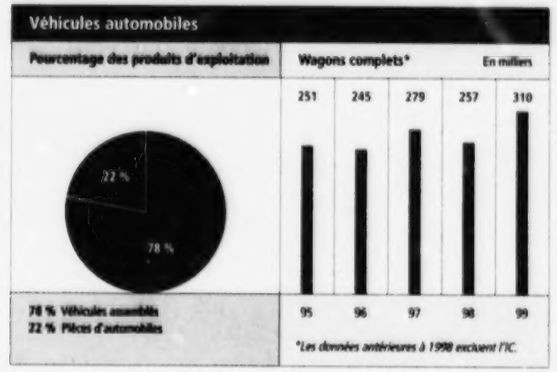
Les produits d'exploitation sont demeurés pratiquement inchangés en 1999. La baisse de 2 M$ reflétait un ralentissement des expéditions d'huile et de graines de canola en raison des conditions du marché, la faiblesse des exportations canadiennes de blé au début de l'année, de même que la hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Ces baisses ont été compensées par l'augmentation des exportations américaines de maïs transitant par le golfe du Mexique, ainsi que celle des expéditions de potasse qui est liée à la croissance importante des exportations canadiennes de potasse au cours du quatrième trimestre de 1999.

La baisse de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale résulte principalement de la réduction, en août 1998, de 1,2 % des tarifs de transport réglementés pour les produits céréaliers canadiens.



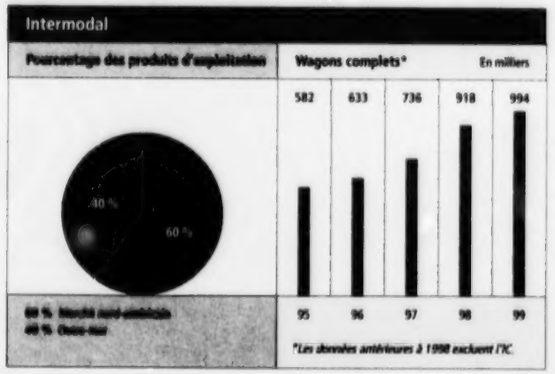
Véhicules automobiles – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 26 % et de 23 %, respectivement

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 se sont accrus de 101 M$ par rapport à 1998. L'augmentation constatée va de pair avec la progression enregistrée dans les ventes de véhicules tant au Canada qu'aux États-Unis, de même qu'avec la croissance à deux chiffres des exportations canadiennes de véhicules, et elle tient compte également des effets d'une grève survenue chez un important constructeur d'automobiles en 1998. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique surtout par un changement des circuits de distribution et par la faiblesse du dollar canadien au début de 1999.



Intermodal – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 11 %, respectivement

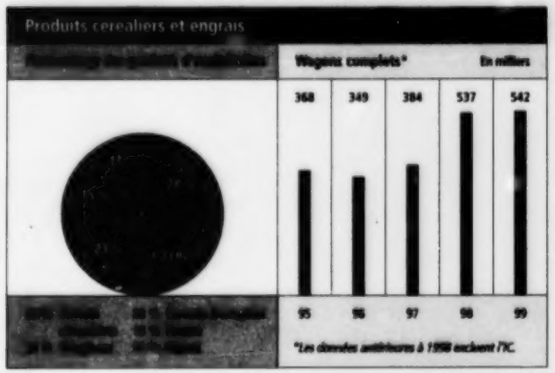
Les produits d'exploitation en 1999 ont augmenté de 20 M$ par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Cette augmentation était surtout attribuable à la vitalité du segment outre-mer, allant de pair avec l'intensification du trafic des conteneurs, et à l'obtention d'un nouveau trafic transitant par le port de Vancouver. Le segment nord-américain a également contribué à cette croissance alimentée par la vigueur de l'économie américaine. Cette croissance a été en partie neutralisée par la faiblesse du marché intérieur canadien des expéditions à destination de l'Ouest. Une concurrence intense et un changement dans les circuits de distribution, à la fois dans les segments outre-mer et nord-américain, ont entraîné une baisse de 7 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.



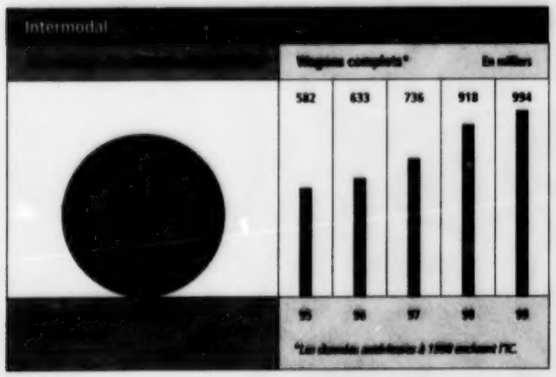
Autres éléments – Augmentation des produits d'exploitation de 10 %

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 19 M$ par rapport à 1998. Cette hausse est surtout attribuable au dernier paiement de 21 M$ d'une subvention de ligne secondaire relative à la réclamation de 1996 pour les lignes non rentables.

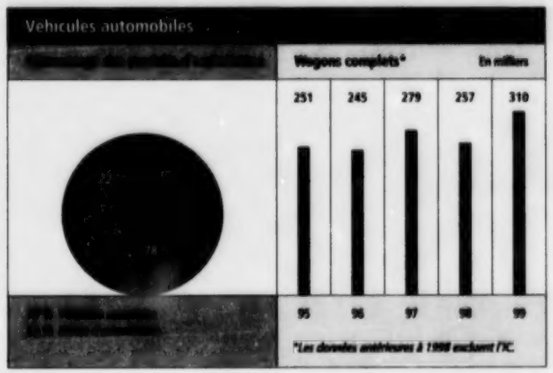
Produits céréaliers et engrais – Stabilité des produits d'exploitation et augmentation de 2 % des volumes transportés
Les produits d'exploitation sont demeurés pratiquement inchangés en 1999. La baisse de 2 M$ reflétait un ralentissement des expéditions d'huile et de graines de canola en raison des conditions du marché, la faiblesse des exportations canadiennes de blé au début de l'année, de même que la hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Ces baisses ont été compensées par l'augmentation des exportations américaines de maïs transitant par le golfe du Mexique, ainsi que celle des expéditions de potasse qui est liée à la croissance importante des exportations canadiennes de potasse au cours du quatrième trimestre de 1999.
La baisse de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale résulte principalement de la réduction, en août 1998, de 1,2 % des tarifs de transport réglementés pour les produits céréaliers canadiens.



Intermodal – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 11 %, respectivement
Les produits d'exploitation en 1999 ont augmenté de 20 M$ par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Cette augmentation était surtout attribuable à la vitalité du segment outre-mer, allant de pair avec l'intensification du trafic des conteneurs, et à l'obtention d'un nouveau trafic transitant par le port de Vancouver. Le segment nord-américain a également contribué à cette croissance alimentée par la vigueur de l'économie américaine. Cette croissance a été en partie neutralisée par la faiblesse du marché intérieur canadien des expéditions à destination de l'Ouest. Une concurrence intense et un changement dans les circuits de distribution, à la fois dans les segments outre-mer et nord-américain, ont entraîné une baisse de 7 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.



Véhicules automobiles – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 26 % et de 23 %, respectivement
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 se sont accrus de 101 M$ par rapport à 1998. L'augmentation constatée va de pair avec la progression enregistrée dans les ventes de véhicules tant au Canada qu'aux États-Unis, de même qu'avec la croissance à deux chiffres des exportations canadiennes de véhicules, et elle tient compte également des effets d'une grève survenue chez un important constructeur d'automobiles en 1998. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique surtout par un changement des circuits de distribution et par la faiblesse du dollar canadien au début de 1999.



Autres éléments – Augmentation des produits d'exploitation de 10 %
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 19 M$ par rapport à 1998. Cette hausse est surtout attribuable au dernier paiement de 21 M$ d'une subvention de ligne secondaire relative à la réclamation de 1996 pour les lignes non rentables.

Charges d'exploitation
Les charges d'exploitation ont totalisé 3 769 M$ en 1999, contre 3 660 M$ en 1998. Comparativement aux charges d'exploitation de 3 070 M$ en 1998, exclusion faite de la charge spéciale pour les compressions de l'effectif, les charges d'exploitation ont augmenté de 699 M$, ou 23 %, en 1999 surtout en raison de la consolidation des charges d'exploitation de l'IC en 1999.

Les charges d'exploitation pro forma pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 se sont élevées à 4 446 M$. Comparativement aux charges d'exploitation pro forma de 1998 qui se sont élevées à 3 856 M$, à l'exclusion de la charge spéciale, les charges d'exploitation de 1999 ont diminué de 87 M$, ou 2 %. Cette diminution s'explique principalement par la baisse des charges liées à la main-d'œuvre et aux avantages sociaux, à la location de matériel et aux taxes d'exploitation, laquelle a été partiellement neutralisée par la hausse des coûts des services acquis.

Les données de 1998 présentées dans le tableau ci-dessous ont été établies sur une base pro forma. Uniquement à des fins de comparaison, les écarts se rapportant à chaque catégorie de charge d'exploitation sont exposés ci-après dans le cadre d'une analyse faisant appel uniquement aux chiffres pro forma de 1998.

En millions de dollars — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999		1998	
	Montant	% des produits	Montant	% des produits
Main-d'œuvre et avantages sociaux	1 509 $	28,8 %	1 586 $	30,9 %
Services acquis	569	10,9 %	515	10,0 %
Amortissement	490	9,3 %	497	9,7 %
Location de matériel	328	6,3 %	354	6,9 %
Carburant	308	5,9 %	312	6,1 %
Matières	204	3,9 %	219	4,3 %
Taxes d'exploitation	172	3,3 %	199	3,9 %
Risques divers et autres	189	3,6 %	174	3,3 %
	3 769	72,0 %	3 856	75,1 %
Charge spéciale	–		590	
Total des charges d'exploitation	3 769 $		4 446 $	

Main-d'œuvre et avantages sociaux : En 1999, les charges de ce poste ont diminué de 77 M$, ou 5 %, par rapport à 1998. La majeure partie de cette baisse était attribuable à l'effectif réduit de la Compagnie et à la hausse des coûts d'indemnisation des accidents du travail en 1998 ; cette baisse a été en partie annulée par les augmentations consenties en 1999 au chapitre des salaires et des avantages sociaux.

Services acquis : Par rapport à 1998, les coûts des services acquis ont augmenté de 54 M$, ou 10 %, en 1999. Cette hausse était principalement due à une augmentation des coûts au titre des frais de consultation et d'intégration, des frais d'impartition ainsi qu'à une charge de 20 M$ engagée au quatrième trimestre de 1999 au titre des coûts liés au projet de regroupement du CN et de la Burlington Northern Santa Fe Corporation (BNSF).

Amortissement : Par rapport à 1998, la charge d'amortissement a diminué de 7 M$, ou 1 %, en 1999. L'effet de l'acquisition d'immobilisations a été plus qu'annulé par l'effet de la révision des taux d'amortissement par suite d'une étude effectuée au début de 1999 sur les taux d'amortissement de la Compagnie.

Location de matériel : Ces charges ont diminué de 26 M$, ou 7 %, en 1999 par rapport à 1998. Cette baisse était attribuable à une augmentation des produits découlant de la location de wagons en 1999, et à une diminution des locations à court terme, principalement par suite de l'utilisation plus efficace de l'actif en vertu du nouveau plan de service.

Carburant : Des gains d'efficacité liés au carburant et la baisse du prix moyen du carburant en 1999 (y compris les effets du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) ont contribué à faire baisser de 4 M$, ou 1 %, les charges de carburant en 1999.

Matières : Les coûts des matières ont diminué de 15 M$, ou 7 %, en 1999 par rapport à 1998. La diminution enregistrée en 1999 découlait principalement de la réduction du nombre de réparations courantes en raison du nombre inférieur de locomotives et de wagons mis en service.

Taxes d'exploitation : Les taxes d'exploitation ont diminué de 27 M$, ou 14 %, en 1999 surtout en raison d'une baisse du taux statutaire de la taxe sur le carburant diesel en Alberta, d'un remboursement de taxes applicables à des exercices antérieurs et de la diminution des taux d'impôts fonciers municipaux dans certaines juridictions.

Risques divers et autres : Les charges afférentes à ce poste ont augmenté de 15 M$, ou 9 %, en 1999. L'augmentation était principalement attribuable à la hausse de la provision constituée pour les frais environnementaux en 1999 ainsi qu'à un recouvrement de coûts unique provenant d'un tiers en 1998. Cette augmentation a été neutralisée, en partie, par une baisse des coûts afférents à des poursuites judiciaires en 1999.

Autres
Intérêts débiteurs : Les intérêts débiteurs se sont élevés à 314 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 242 M$ en 1998. La hausse de 72 M$ observée en 1999 était surtout attribuable à la consolidation de l'IC en 1999. Comparativement aux chiffres pro forma de 1998, les intérêts débiteurs ont diminué de 17 M$, principalement en raison du remboursement d'une partie de la dette effectué à même le produit des émissions d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles à la fin de juin 1999.

Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation : La Compagnie a consolidé les résultats de l'IC en 1999. En 1998, la Compagnie comptabilisait son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation. La participation aux bénéfices de l'IC pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 s'élevait à 105 M$. Des données pro forma sont présentées à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999, en supposant que la Compagnie ait consolidé les résultats de l'IC le 1er janvier 1998.

Autres produits : Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 1999 ont atteint 55 M$, comparativement à 17 M$ (23 M$ sur une base pro forma) en 1998. L'augmentation enregistrée en 1999 est surtout attribuable au produit de 20 M$ inscrit au premier trimestre au titre des redevances d'utilisation de l'emprise et, pour la période comparative correspondante, à la perte de change non matérialisée de 26 M$ sur la conversion de la dette à long terme de la Compagnie libellée en dollars US.

Charge d'impôts sur le revenu : La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 462 M$ pour 1999, comparativement à une charge d'impôts sur le revenu de 74 M$ (130 M$ sur une base pro forma) pour 1998. Le taux d'imposition effectif a été de 38,2 % pour l'exercice courant, contre 40,7 % (38,5 % sur une base pro forma) pour 1998, exclusion faite de la participation aux bénéfices de l'IC ainsi que de l'effet de la charge spéciale en 1998.

Comparaison entre 1998 et 1997

L'analyse de la direction des résultats financiers pour la comparaison entre 1998 et 1997 a été préparée en utilisant les chiffres réels de 1998 et de 1997, tels qu'ils ont été déclarés, et non à l'aide des données financières pro forma qui supposeraient que la Compagnie ait pris le contrôle de l'IC le 1er janvier 1997.

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 266 M$ (1,45 $ par action) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, comparativement à 1 040 M$ (6,11 $ par action) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997. Le bénéfice dilué par action a été de 1,44 $ pour l'exercice 1998 contre 6,03 $ en 1997.

Les exercices terminés les 31 décembre 1998 et 1997 comprennent des éléments ayant des répercussions sur la comparabilité des résultats d'exploitation. En 1998, la Compagnie a inscrit une charge spéciale de 590 M$, 345 M$ après impôts (1,89 $ par action ou 1,87 $ par action après dilution) pour tenir compte des compressions de l'effectif et une somme de 42 M$ après impôts (0,23 $ par action) pour tenir compte de l'effet cumulatif du changement de convention comptable relative aux coûts des régimes de retraite. En 1997, la Compagnie a inscrit une somme de 589 M$ après impôts (3,47 $ par action ou 3,42 $ par action après dilution) pour tenir compte de l'effet cumulatif d'un changement de convention comptable relative aux coûts de remplacement des voies, et avait une perte liée aux secteurs d'activité abandonnés de 18 M$, déduction faite des impôts sur le revenu applicables (0,11 $ par action).

À l'exclusion des effets des éléments discutés ci-dessus de 303 M$ (1,66 $ par action ou 1,64 $ par action après dilution) en 1998 et 571 M$ (3,36 $ par action ou 3,31 $ par action après dilution) en 1997, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 569 M$ (3,11 $ par action ou 3,08 $ par action après dilution) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, comparativement à 469 M$ (2,75 $ par action ou 2,72 $ par action après dilution) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997.

Le bénéfice d'exploitation de 1998 s'est établi à 418 M$, contre 927 M$ en 1997. À l'exclusion de la charge spéciale, le bénéfice d'exploitation s'est établi à 1 008 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, soit une hausse de 81 M$, ou 9 %, par rapport à 1997. À l'exclusion de la charge spéciale, le ratio d'exploitation s'est amélioré, passant de 78,4 % en 1997 à 75,3 % en 1998.

Les états financiers consolidés de 1998 tiennent compte du changement de convention comptable, qui a pris effet le 1er janvier 1998, relativement aux coûts des régimes de retraite et des avantages complémentaires de retraite, conformément aux dispositions du *Statement of Financial Accounting Standards* (FAS) 87, *«Employers' Accounting for Pensions»*, du FAS 106, *«Employers' Accounting for Post-retirement Benefits Other than Pensions»*, ainsi que de l'adoption du *Statement of Position* (SOP) 98-1, *«Accounting for the Costs of Computer Software Developed or Obtained for Internal Use»*. Les effets des changements de convention comptable sont décrits à la Note 2 des états financiers consolidés annuels.

Produits d'exploitation

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, les produits d'exploitation ont totalisé 4 078 M$, comparativement à 4 283 M$ en 1997, soit une diminution de 205 M$, ou 5 %. La diminution provient en grande partie de la baisse des produits d'exploitation des groupes commerciaux des Produits céréaliers et engrais et du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont diminué de 6 % par rapport à 1997, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés pratiquement inchangés en 1998 par rapport à 1997.

Exercice terminé le 31 décembre	1998	1997	1998	1997	1998	1997
	Produits d'exploitation		Tonnes-milles commerciales		Produits marchandises par tonne-mille commerciale	
	En millions				*En cents*	
Produits pétroliers et chimiques	578 $	560 $	17 814	18 120	3,24	3,09
Métaux et minéraux	319	310	7 905	7 815	4,04	3,97
Produits forestiers	817	809	22 992	22 810	3,55	3,55
Charbon	342	401	14 538	14 845	2,35	2,70
Produits céréaliers et engrais	798	941	28 426	34 192	2,81	2,75
Intermodal	712	716	19 076	18 657	3,73	3,84
Véhicules automobiles	377	423	2 178	3 095	17,31	13,67
Autres éléments	135	123	–	–	–	–
Total	4 078 $	4 283 $	112 929	119 534	3,49	3,48

Produits pétroliers et chimiques – Augmentation des produits d'exploitation de 3 % et diminution des volumes transportés de 2 %
Les produits d'exploitation ont augmenté de 18 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997. Cette croissance découle en majeure partie de la vigueur du trafic lié aux produits pétroliers, particulièrement celui lié aux expéditions de plastiques et de mazout. Cette croissance a été partiellement annulée par le ralentissement du marché des produits chimiques, par l'offre excédentaire soutenue sur le marché international du soufre et par les répercussions du programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont augmenté de 5 % en raison d'un changement des circuits de distribution et de la faiblesse du dollar canadien par rapport à 1997.

Métaux et minéraux – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 1 %, respectivement
Les produits d'exploitation ont augmenté de 9 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997. Cette croissance découle de la vigueur des expéditions de métaux engendrées par les projets de construction de pipelines dans l'Ouest canadien, ainsi que de l'amélioration du trafic lié aux expéditions d'aluminium attribuable à la conjoncture favorable du marché américain. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont augmenté de 2 % au cours de l'exercice en raison de la diminution de la longueur des parcours.

Produits forestiers – Augmentation de 1 % des produits d'exploitation et des volumes transportés
Les produits d'exploitation ont augmenté de 8 M$ en 1998 par rapport à 1997, grâce à la croissance du trafic de bois d'œuvre et de panneaux attribuable à la vigueur soutenue de la construction résidentielle aux États-Unis et à l'accroissement de la part de marché de la Compagnie. Une grève de six mois survenue aux usines d'un important producteur nord-américain de papier et les répercussions du programme de rationalisation du réseau de la Compagnie ont en partie annulé cette croissance. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés inchangés par rapport à 1997.

Charbon – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 15 % et de 2 %, respectivement
Les produits d'exploitation ont diminué de 59 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997, en conséquence surtout de la baisse du trafic lié aux exportations de charbon attribuable à la faiblesse des marchés internationaux de charbon, due notamment à la production réduite d'acier en Asie. La baisse de 13 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par une baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés au prix de ce combustible.

Produits céréaliers et engrais – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 15 % et de 17 %, respectivement
Les produits d'exploitation ont diminué de 143 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997. Les résultats exceptionnels dégagés en 1997 à la suite d'une campagne agricole 1996-1997 record, ainsi qu'un ralentissement des marchés d'exportation de blé et de céréales fourragères en 1998, expliquent ce fléchissement. Les acheminements d'huile et de graines de canola ont augmenté tout au long de l'exercice, ce qui va de pair avec la vigueur générale du marché. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont progressé de 2 % principalement en raison de la majoration de 2 %, en août 1997, des tarifs de transport réglementés pour les exportations de céréales et de la baisse du trafic sur longues distances lié aux exportations.

Intermodal – Diminution de 1 % des produits d'exploitation et augmentation de 2 % des volumes transportés
Les produits d'exploitation de ce groupe commercial ont diminué de 4 M$ en 1998 par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1997. Le fléchissement observé en 1998 dans le segment nord-américain résulte d'une diminution des expéditions vers l'Ouest canadien, ainsi que des inquiétudes des clients quant à la possibilité d'une grève dans le cadre des négociations collectives de la Compagnie qui se sont conclues vers la fin du troisième trimestre. La vigueur du trafic outre-mer, notamment le trafic d'importation via la côte ouest, a atténué les effets de la faiblesse du marché nord-américain. La baisse de 3 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique en grande partie par l'accroissement du trafic sur longues distances, particulièrement dans le marché outre-mer.

Véhicules automobiles – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 11 % et de 30 %, respectivement
Les produits d'exploitation ont diminué de 46 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997. Cette baisse résulte surtout de la grève survenue en juin et juillet chez un important constructeur d'automobiles aux États-Unis, et de la réduction de production d'une importante chaîne de montage d'automobiles desservie par la Compagnie à la suite d'opérations de réoutillage. La hausse de 27 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par la modification des circuits de distribution des clients, par la décision de la direction de se départir d'activités commerciales non rentables et par la faiblesse du dollar canadien.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont totalisé 3 660 M$ en 1998, comparativement à 3 356 M$ en 1997. À l'exclusion de la charge spéciale pour les compressions de l'effectif, les charges d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1998 se sont élevées à 3 070 M$, soit une baisse de 286 M$, ou 9 %, par rapport à 1997. La diminution est surtout attribuable à la baisse des charges aux titres de la main-d'œuvre et des avantages sociaux, de la location de matériel, du carburant et des matières.

En millions de dollars — *Exercice terminé le 31 décembre*	1998		1997	
	Montant	% des produits	Montant	% des produits
Main-d'œuvre et avantages sociaux	1 293 $	31,7 %	1 328 $	31,0 %
Services acquis	450	11,0 %	462	10,8 %
Amortissement	316	7,8 %	315	7,4 %
Location de matériel	291	7,1 %	334	7,8 %
Carburant	263	6,5 %	349	8,1 %
Matières	176	4,3 %	256	6,0 %
Taxes d'exploitation	170	4,2 %	185	4,3 %
Risques divers et autres	111	2,7 %	127	3,0 %
	3 070	75,3 %	3 356	78,4 %
Charge spéciale	590		–	
Total des charges d'exploitation	3 660 $		3 356 $	

Main-d'œuvre et avantages sociaux : Ces charges ont diminué de 35 M$, ou 3 %, en 1998 comparativement à 1997. La réduction provient principalement de la baisse des volumes transportés, des mesures de compression de l'effectif de la Compagnie et de l'augmentation des frais de main-d'œuvre capitalisés due à l'affectation d'une portion plus importante de l'effectif à des projets d'investissement. Cette diminution a été annulée par des augmentations de salaire et une augmentation des charges de retraite, découlant principalement des nouvelles conventions collectives, ainsi que par un ajustement relatif aux indemnisations des accidents du travail.

Services acquis : Les charges de ce poste ont diminué de 12 M$, ou 3 %, en 1998 comparativement à 1997. Cette diminution découle principalement de la baisse des honoraires professionnels, de la réduction du coût d'un contrat d'entretien de locomotives, ainsi que de la diminution des frais liés à la location de véhicules et aux déplacements haut-le-pied. Ces gains ont été en partie annulés par la diminution des frais recouvrables liés à des projets d'installations communes, et par l'augmentation des coûts liés au détournement du trafic en raison de la tempête de verglas qui a frappé l'Est canadien en 1998.

Amortissement : Les charges de ce poste sont demeurées relativement stables comparativement à 1997. La hausse de la charge d'amortissement engendrée par l'acquisition d'immobilisations en 1998 et de nouvelles locomotives vers la fin de 1997 a été annulée par l'effet de taux d'amortissement moins élevés relatifs à certains éléments d'actif liés à la voie, qui sont entrés en vigueur en 1998.

Location de matériel : Ces charges ont diminué de 43 M$, ou 13 %, en 1998, surtout en raison de l'augmentation des produits découlant de la location à court terme de locomotives, de la diminution des redevances d'utilisation de wagons-trémies couverts affectés au transport des céréales, de la diminution des volumes transportés et d'une meilleure utilisation de l'actif.

Carburant : La réduction de 12 % du prix moyen du carburant (y compris les effets du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) de même que la baisse des volumes transportés et les gains d'efficience de 10 % liés au carburant expliquent en grande partie la diminution des frais de carburant de 86 M$, ou 25 %, en 1998 par rapport à 1997.

Matières : Les charges de ce poste ont diminué de 80 M$, ou 31 %, en 1998 par rapport à 1997, principalement grâce aux initiatives de rationalisation du réseau de la Compagnie, à la capitalisation de certains coûts liés à la remise en état de locomotives et à la fermeture temporaire de certains ateliers de réparation.

Taxes d'exploitation : Les taxes d'exploitation ont diminué de 15 M$, ou 8 %, pendant l'exercice 1998, principalement grâce à une baisse des taxes sur le carburant diesel et des taxes foncières municipales.

Risques divers et autres : Les charges afférentes à ce poste ont diminué de 16 M$, ou 13 %, pendant l'exercice 1998. Cette diminution est principalement attribuable à l'amélioration de la fiche de sécurité de la Compagnie, à la réduction des coûts liés aux accidents ferroviaires et aux poursuites judiciaires pour dommages corporels, à la capitalisation de certains coûts liés aux projets de développement de systèmes de technologie de l'information, à la diminution des coûts des services publics, à la hausse des recouvrements provenant de tiers et à la radiation, en 1997, de certains comptes débiteurs.

Charge spéciale : La Compagnie a inscrit à ses activités du troisième trimestre de 1998 une charge avant impôts de 590 M$ (345 M$ après impôts) au titre des programmes de compression de l'effectif qui visent à réduire les coûts d'exploitation futurs et à accroître la productivité. La charge comprend des indemnités de cessation d'emploi et autres sommes à verser pour environ 3 000 réductions de postes, dont 1 400 ont eu lieu en 1998 et 1 300 en 1999, les réductions restantes devant avoir lieu en 2000. Les initiatives visant la productivité de la main-d'œuvre et l'efficacité de l'exploitation touchent l'ensemble de l'entreprise avec des réductions de postes aux fonctions administration, transport, ingénierie et matériel.

Autres

Intérêts débiteurs : Les intérêts débiteurs se sont élevés à 242 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, comparativement à 117 M$ en 1997, soit une hausse de 125 M$. Cette hausse provient des emprunts contractés pour financer l'acquisition de l'IC, ainsi que du financement du programme de modernisation des locomotives et d'autres contrats de location-acquisition ; elle a été en partie compensée par le rachat de certaines tranches de la dette à long terme de la Compagnie vers la fin de 1997.

Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation : La Compagnie a appliqué la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation pour son investissement dans l'IC. Ainsi, une participation aux bénéfices de l'IC de 105 M$ a été enregistrée en 1998.

Autres produits : Les autres produits se sont établis à 17 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 comparativement à 24 M$ en 1997, soit une baisse de 7 M$. La diminution est en grande partie attribuable au gain de 21 M$ réalisé au deuxième trimestre de 1997 sur la vente de la participation de la Compagnie dans une coentreprise, neutralisé en partie par une baisse de la perte de change en 1998 par rapport à 1997. La Compagnie a enregistré une perte de change de 26 M$ en 1998, comparativement à une perte de 38 M$ en 1997. La baisse de perte de change résulte principalement de l'impact des variations de la valeur du dollar canadien sur la dette à long terme libellée en dollars US de la Compagnie et sur les activités de la Compagnie réalisées en dollars US, d'une part, et du fait que la Compagnie a couvert son investissement net dans l'IC avec sa dette à long terme libellée en dollars US, d'autre part.

Avec prise d'effet le 1er avril 1998, la Compagnie a désigné 1,8 G$ US de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans l'IC. Avec prise d'effet le 4 juin 1998, ce qui correspond à l'achèvement de la deuxième étape de l'acquisition de l'IC, la Compagnie a augmenté ce montant désigné afin d'inclure la totalité de sa dette libellée en dollars US. En conséquence, les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US, de même que les gains et les pertes de change non matérialisés sur la conversion de l'investissement net de la Compagnie dans l'IC, sont inclus dans le poste Autre bénéfice global cumulé, poste qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

Charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus : La charge d'impôts sur le revenu s'est élevée à 74 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, comparativement à 365 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997. Le taux d'imposition effectif de 1998 a été modifié par suite de la participation de la Compagnie aux bénéfices de l'IC. À l'exclusion de la participation aux bénéfices de l'IC et de la charge spéciale, le taux d'imposition effectif a été de 40,7 % en 1998 alors qu'il s'élevait à 43,8 % en 1997.

Liquidités et ressources en capitaux

Activités d'exploitation : Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 se sont établis à 1 278 M$, comparativement à 1 237 M$ en 1998. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation tiennent compte de l'effet de la diminution de 14 M$ de la vente de créances de la Compagnie en 1999, et comprennent les produits de 219 M$ reçus de la vente de créances en 1998. Le bénéfice net, à l'exclusion des éléments hors caisse, a généré des flux de trésorerie de 1 657 M$ en 1999, en hausse par rapport à 1 084 M$ en 1998. Une part importante des flux de trésorerie générés en 1999 et 1998 a été absorbée par les paiements totalisant 219 M$ en 1999 et 187 M$ en 1998 au titre des compressions de l'effectif. Par suite des décaissements de 1999, les provisions pour compressions de l'effectif ont été réduites à 699 M$ au 31 décembre 1999. On prévoit que les décaissements relatifs aux compressions de l'effectif s'élèveront à environ 182 M$ en 2000.

Activités d'investissement : Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement en 1999 se sont élevés à 898 M$, comparativement à 691 M$ en 1998, à l'exclusion de l'investissement dans l'IC. Les dépenses en immobilisations ont atteint 936 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, soit une hausse de 192 M$ par rapport à 1998. Les dépenses en immobilisations ont porté sur le renouvellement des voies, du matériel roulant et sur d'autres améliorations de capacité et de productivité.

La Compagnie prévoit que les dépenses en immobilisations totaliseront environ 950 M$ en 2000. Ce total inclura les sommes nécessaires pour le renouvellement continu des installations de base et pour d'autres acquisitions et investissements nécessaires à l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation de la Compagnie et du service à la clientèle.

Au 31 décembre 1999, les engagements de la Compagnie étaient de 111 M$ pour l'acquisition de locomotives et de wagons, de 38 M$ pour des rails, de 39 M$ pour des traverses, de 18 M$ pour du matériel routier et de 1 M$ pour du matériel intermodal.

Dividendes : Au cours de l'exercice 1999, la Compagnie a versé à ses actionnaires des dividendes s'élevant à 118 M$, soit de 0,30 $ par action pour chacun des trois premiers trimestres et de 0,15 $ par action pour le quatrième trimestre après le fractionnement des actions à raison de deux pour une.

Activités de financement : Le 23 juin 1999, la Compagnie a émis 4,6 millions d'actions ordinaires (9,2 millions d'actions ordinaires après la prise d'effet du fractionnement des actions à raison de deux pour une) et 4,6 millions de titres privilégiés convertibles. Les actions ordinaires ont été émises à raison de 91,45 $ par action (62,56 $ US par action) avant le fractionnement des actions, ou 45,73 $ par action (31,28 $ US par action) après la prise d'effet du fractionnement des actions à raison de deux pour une. Les titres privilégiés convertibles ont été émis à raison de 50 $ US chacun. Déduction faite de la rémunération des preneurs fermes et autres coûts liés à l'émission, la Compagnie a reçu 726 M$ (497 M$ US). En 1999, la Compagnie a inscrit une somme de 235 M$ (156 M$ en 1998) au titre des obligations découlant de contrats de location-acquisition pour du nouveau matériel et la levée d'options d'achat pour du matériel existant.

Le produit de la vente d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles a servi à rembourser, le 23 juin 1999, 185 M$ (125 M$ US) sur le papier commercial et, le 25 juin 1999, 456 M$ (310 M$ US) sur la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. En 1999, la Compagnie a remboursé 497 M$ (341 M$ US) sur le papier commercial et 321 M$ (220 M$ US) sur la facilité de crédit renouvelable.

Événement subséquent – Programme de rachat d'actions

Le 25 janvier 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions permettant le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Le nombre total d'actions rachetées au 1er mars 2000 était de 2,8 millions d'actions, au coût moyen de 35,56 $ par action.

Projet de regroupement du Canadien National et du Burlington Northern Santa Fe

Le 18 décembre 1999, le CN et le BNSF ont conclu un accord de regroupement (le Regroupement) des deux compagnies. Pour satisfaire aux exigences juridiques canadiennes, qui limitent notamment à 15 % des actions avec droit de vote du CN la participation de tout actionnaire individuel et de ses associés, tout en veillant à ce que le Regroupement soit efficace sur le plan fiscal pour les actionnaires des deux sociétés, l'entreprise regroupée comprendra deux sociétés ouvertes : les Chemins de fer de l'Amérique du Nord, inc. (CFAN), nouvellement constituée en société, et le CN. Une fois le Regroupement terminé, les CFAN seront la société mère du BNSF et détiendront la totalité des actions de participation avec droit de vote limité du CN.

En vertu du Regroupement, les actionnaires du BNSF recevront une action ordinaire des CFAN et une action avec droit de vote du CN pour chaque action du BNSF détenue. Quant aux actionnaires du CN, pour chaque action ordinaire du CN détenue, ils recevront, au moment du Regroupement, 1,05 action avec droit de vote du CN et, au choix, 1,05 action ordinaire des CFAN ou 1,05 action échangeable du CN. Les actions échangeables du CN pourront être échangées en tout temps contre des actions ordinaires des CFAN à raison de une contre une. Les actionnaires du CN qui choisissent de recevoir les actions échangeables du CN auront également le droit de voter sur des questions présentées aux actionnaires des CFAN proportionnellement au droit de participation qu'ils détiennent dans les compagnies regroupées. Tous les actionnaires détiendront des intérêts avec droit de vote à la fois dans les CFAN et dans le CN, ainsi que des droits de participation dans les compagnies regroupées. Les dividendes versés sur les actions ordinaires des CFAN et les actions échangeables du CN seront identiques.

Chaque action ordinaire des CFAN sera indissociable d'une action avec droit de vote du CN, et ces actions indissociables se négocieront comme un seul titre. De la même façon, chaque action échangeable du CN sera indissociable d'une action avec droit de vote du CN, et ces actions se négocieront comme un seul titre. De plus, le CN émettra aux CFAN des actions de participation avec droit de vote limité comportant 10,1 % des droits de vote dans le CN et 100 % des titres de participation du CN. En conséquence de ces dispositions, chaque compagnie aura, en tout temps, le même groupe d'actionnaires publics, et chaque actionnaire public aura, dans les faits, les mêmes avantages économiques et les mêmes droits de vote par titre détenu.

Ce Regroupement est conditionnel, entre autres, à l'approbation des actionnaires du CN et du BNSF, ainsi qu'à celles de la Cour supérieure du Québec et du *Surface Transportation Board* (STB) des É.-U. Le CN et le BNSF s'attendent à obtenir toutes les approbations réglementaires et à compléter la transaction vers le milieu de 2001. Les actionnaires devraient voter sur le Regroupement proposé au cours du deuxième trimestre de l'an 2000.

En accord avec les conditions du Regroupement, le BNSF a accepté de verser au CN des frais de résiliation en espèces correspondant à 450 M$ US, et le CN a accepté de verser au BNSF des frais de résiliation en espèces correspondant à 200 M$ US si le Regroupement était résilié dans les circonstances suivantes : i) une autre proposition est faite par un tiers soit au BNSF, soit au CN, et par la suite, les actionnaires du BNSF ou du CN décident, au terme d'un vote, de ne pas accepter le Regroupement ; ou ii) l'un ou l'autre des conseils d'administration, que ce soit celui du BNSF ou du CN, retire, modifie ou change de façon défavorable son approbation ou sa recommandation sur le Regroupement ou des transactions qu'il envisage ou la résolution d'arrangement ; ou iii) le BNSF ou le CN manque à certaines de ses obligations relativement à la sollicitation ou à la réponse à des propositions d'autres transactions liées à l'autre partie. De plus, si le STB impose des conditions qui pourraient avoir des effets négatifs importants sur les avantages économiques du Regroupement pour le BNSF, le CN et leurs actionnaires, pris dans leur ensemble, le BNSF ou le CN pourront décider de ne pas mener à terme la transaction et de payer des frais de résiliation de 300 M$ US et 150 M$ US respectivement.

En rapport avec le Regroupement, le BNSF et le CN se sont réciproquement accordés l'un l'autre des options d'achat d'actions relativement à, dans le cas du CN, environ 29 millions d'actions ordinaires du CN, et, dans le cas du BNSF, environ 65 millions d'actions ordinaires du BNSF. Le nombre d'actions sur lesquelles portent les options d'achat peut faire l'objet d'un rajustement dans chaque cas afin qu'il soit toujours équivalent à, mais ne dépasse jamais, 12,5 % des actions ordinaires en circulation de l'émetteur des options d'achat après la prise d'effet de l'émission d'actions ordinaires en vertu de l'option. Le prix de levée d'une option correspond, dans chaque cas, au prix moyen de clôture des actions ordinaires de l'émetteur des options à la Bourse de New York au cours des cinq jours de négociation précédant la date de l'avis de levée. L'attribution d'une option d'achat d'actions par le CN au BNSF est conditionnelle à l'approbation de la Bourse de Toronto, et l'attribution d'une option d'achat d'actions par le BNSF au CN ne prend effet qu'une fois que le CN a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto. Chaque option d'une partie peut être levée dans les mêmes circonstances en raison desquelles cette partie est en droit de recevoir des frais de résiliation d'un montant de 450 M$ US ou 200 M$ US comme il est indiqué précédemment.

Une fois réalisé, le Regroupement sera comptabilisé par les CFAN selon la méthode de l'achat pur et simple conformément à la prise de position nº 16, *«Business Combinations»* de l'*Accounting Principles Board* de l'*American Institute of Certified Public Accountants*. Selon cette méthode, les CFAN prépareront leurs états financiers en présentant l'actif et le passif du BNSF selon la méthode du coût historique, et la juste valeur des actions ordinaires des CFAN émises ou pouvant être émises aux actionnaires du CN sera affectée à l'actif et au passif du CN en fonction de leur juste valeur relative.

À la suite du Regroupement, le CN continuera à préparer ses états financiers selon la méthode du coût historique.

Acquisition de l'Illinois Central Corporation

Approbation du STB
Le 15 juillet 1998, le CN et l'IC ont déposé auprès du STB une demande officielle visant l'obtention de l'approbation réglementaire de la prise de contrôle de l'IC par le CN et de l'intégration de l'exploitation ferroviaire des deux sociétés. Le 25 mars 1999, le STB a donné son approbation verbale à la demande de prise de contrôle. Le 25 mai 1999, la fusion du CN et de l'IC a reçu l'approbation écrite définitive du STB, ce qui était conforme au vote oral qu'il avait tenu le 25 mars 1999. Le 1er juillet 1999, les actions de l'IC acquises par le CN à la suite de l'offre d'achat en espèces et celles qui ont été acquises lors de la deuxième étape de la fusion, qui étaient visées par une convention de vote fiduciaire en attendant l'approbation définitive de l'opération par le STB, ont été libérées et la Compagnie a commencé alors à exercer un contrôle sur les activités et les éléments d'actif de l'IC.

Traitement comptable
L'acquisition de l'IC a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple. Avant la prise de contrôle de l'IC, la Compagnie comptabilisait son investissement dans l'IC selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation. Avec prise d'effet le 1er juillet 1999, la Compagnie a pris le contrôle de l'IC et, rétroactivement au 1er janvier 1999, les états financiers de l'IC sont consolidés avec ceux de la Compagnie. À des fins de comparaison uniquement, des chiffres pro forma sont présentés à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999, en supposant que la Compagnie ait consolidé les résultats de l'IC le 1er janvier 1998.

Risques commerciaux

Certains renseignements contenus dans ce rapport peuvent constituer des «énoncés prospectifs» selon la définition de la *Private Securities Litigation Reform Act* promulguée en 1995 par les États-Unis. Ces énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques connus ou non, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les perspectives, les résultats réels ou la performance de la Compagnie ou du secteur ferroviaire par rapport aux résultats futurs ou à la performance future implicites dans ces énoncés. Ces éléments comprennent notamment ceux qui sont énoncés ci-dessous, de même que d'autres risques décrits de temps à autre de façon détaillée dans des rapports déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis.

Concurrence
La Compagnie doit livrer concurrence à divers transporteurs, dont le Canadien Pacifique Limitée, qui exploite l'autre grand réseau ferroviaire au Canada et dessert la plupart des mêmes centres industriels et agglomérations que le CN, les entreprises de camionnage sur longues distances, les chalands fluviaux, les transporteurs par pipelines et, dans certains marchés, les principaux chemins de fer des États-Unis ainsi que d'autres chemins de fer canadiens et américains. La concurrence s'exerce généralement en fonction de la qualité et de la fiabilité des services offerts, des prix ainsi que de l'état et de la convenance du matériel dont dispose le transporteur. Elle est particulièrement vive dans l'est du Canada, où un réseau routier étendu et des agglomérations relativement rapprochées les unes des autres ont favorisé une forte concurrence des transporteurs routiers et ont entraîné une surcapacité du réseau ferroviaire. De plus, les marchandises transportées par la Compagnie consistent, pour une bonne part, en produits de base qui sont offerts par d'autres sources sur des marchés concurrentiels. Certains facteurs ayant des répercussions sur la position concurrentielle des fournisseurs de ces produits, dont les taux de change, pourraient avoir une incidence importante sur la demande des biens fournis par les sources que dessert la Compagnie et, par conséquent, sur les volumes, les produits d'exploitation et les marges bénéficiaires de la Compagnie.

La principale filiale ferroviaire de la Compagnie aux États-Unis est plus vulnérable à la concurrence des chalands que les autres transporteurs ferroviaires parce que ses principaux parcours sont parallèles au réseau fluvial du Mississippi. Le transport par chalands de certaines marchandises, notamment le charbon et les céréales, peut souvent se faire à moindre coût. La concurrence et les tarifs des chalands sont touchés par les interruptions de la navigation dues aux glaces, aux inondations et aux sécheresses, ce qui peut entraîner d'importantes fluctuations des tarifs de transport par chaland. La capacité de la principale filiale ferroviaire de la Compagnie aux États-Unis de maintenir sa part de marché du trafic disponible lié au transport de marchandises a, traditionnellement, été tributaire des conditions de navigation sur le fleuve. En conséquence de la concurrence des chalands, les tonnes-milles commerciales de la principale filiale ferroviaire de la Compagnie aux États-Unis ont toujours été, de façon générale, plus basses que les moyennes du secteur pour ces marchandises.

Au cours des dernières années, on a assisté à un grand nombre de regroupements de réseaux ferroviaires aux États-Unis. Les réseaux ferroviaires plus importants qui en résultent sont en mesure d'offrir un service sans rupture dans des secteurs de marché plus grands et de livrer une concurrence efficace à la Compagnie sur certains marchés. On ne peut affirmer avec certitude que la Compagnie sera en mesure d'exercer une concurrence efficace contre les concurrents actuels et futurs dans le secteur ferroviaire, et que d'autres regroupements dans le secteur ferroviaire n'auront pas d'incidence défavorable sur la position concurrentielle de la Compagnie. On ne peut non plus garantir que les pressions concurrentielles n'entraîneront pas une baisse des produits d'exploitation, des marges bénéficiaires, ou des deux.

Le regroupement du CN et du BNSF est conditionnel à l'approbation du STB. Il se peut que cette approbation ne soit pas accordée, et que si elle l'est, elle soit assortie de conditions ayant une incidence défavorable sur les avantages escomptés du regroupement.
Le CN et le BNSF sont tenus d'obtenir l'approbation du STB avant de réaliser le regroupement. Le STB a récemment fait savoir qu'en plus des considérations habituelles, et contrairement aux procédures utilisées antérieurement pour des consolidations de chemins de fer, il prendra en compte, au moment de l'examen de la transaction, des témoignages, devant être soumis par le CN et le BNSF et d'autres parties intéressées, sur les effets potentiels de transactions de fusion qui pourraient survenir à l'avenir en réaction concurrentielle au regroupement. Rien ne permet d'assurer que l'approbation du STB sera reçue, ni qu'une telle approbation, si elle est reçue, ne comportera pas des exigences ou des conditions restrictives qui diminueraient les avantages prévus du regroupement. En attendant l'approbation du STB, le CN et le BNSF poursuivront leurs activités à titre de sociétés indépendantes. Tout retard dans l'obtention de l'approbation du STB aura pour effet de repousser l'obtention des avantages du regroupement.

Toute difficulté de coordination efficace des activités de même que d'autres facteurs pourraient avoir une incidence défavorable sur les avantages prévus du regroupement du CN et du BNSF.
Le regroupement prévoit la coordination de deux entreprises qui, par le passé, fonctionnaient indépendamment l'une de l'autre, afin d'offrir aux expéditeurs des services ferroviaires améliorés à l'aide d'un réseau intégré. Rien ne permet d'assurer que la coordination des activités du CN et du BNSF pourra se faire sans éprouver de difficultés d'exploitation ou sans perdre des employés ou des clients clés du CN ou du BNSF, ni que le service ferroviaire ou les autres avantages escomptés de cette coordination se concrétiseront. Pour ces raisons, entre autres, rien ne permet d'assurer que les synergies annuelles escomptées de ce regroupement se réaliseront.

Environnement
Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels.

La filiale de la Compagnie, l'Illinois Central Railroad (ICRR), fait partie des neuf défendeurs dans un recours collectif intenté à la suite de l'incendie d'un wagon-citerne à La Nouvelle-Orléans en 1987. Un groupe composé de cinq des défendeurs, y compris l'ICRR, ont conclu une entente pour régler leur responsabilité potentielle au montant total de 152,5 M$ US. Ce règlement est assujetti à l'approbation du tribunal civil de la paroisse d'Orleans, où l'affaire sera entendue le 22 mars 2000. L'ICRR estime avoir constitué une provision suffisante pour faire face aux conséquences du jugement qui sera rendu dans cette affaire.

Dans le cadre de l'exploitation d'un chemin de fer, il arrive qu'il se produise des déraillements, des explosions ou d'autres accidents susceptibles de causer des préjudices à la santé de personnes ou des dommages environnementaux. En conséquence, il est possible que la Compagnie ait à engager, à l'avenir, des coûts potentiellement importants pour réparer de tels dommages, y compris des coûts relatifs au nettoyage, aux dommages aux ressources naturelles et aux frais compensatoires ou punitifs liés à des préjudices subis par des personnes ou à des dommages matériels.

Devant l'impossibilité d'établir de façon définitive le coût ultime lié aux sites contaminés connus, et la possibilité que l'on découvre d'autres sites contaminés inconnus pour le moment, ou encore le risque que les activités futures entraînent des émissions accidentelles, on ne peut donner aucune assurance que la Compagnie n'aura pas à encourir de passifs environnementaux futurs importants.

Au 31 décembre 1999, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 96 M$ (65 M$ au 31 décembre 1998, à l'exclusion de l'IC). La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

Litiges
Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des blessures, ainsi qu'à des dommages matériels. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. Bien qu'on ne puisse prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 1999, la direction est d'avis que leur résolution n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

Négociations syndicales
Les conventions collectives signées par la Compagnie avec tous les syndicats canadiens ont expiré le 31 décembre 1997. À la suite de négociations qui se sont déroulées entre la fin de 1997 et le milieu de 1998, tous les membres du personnel syndiqué au Canada avaient, à la fin de 1998, conclu et ratifié leurs conventions collectives pour une durée de trois ans.

La Compagnie poursuit des négociations ou a signé des conventions avec des unités de négociation qui, aux États-Unis, représentent des employés du Grand Trunk Western (GTW), du Duluth Winnipeg and Pacific (DWP), de l'Illinois Central (IC) et de CCP Holdings Inc. (CCP).

La Compagnie a ratifié des ententes avec des unités de négociation représentant 56 % de sa main-d'œuvre syndiquée du GTW et du DWP. Les négociations se poursuivent avec les autres unités de négociation avec lesquelles la Compagnie n'a pas encore conclu d'entente finale. En vertu de la *Rail Labor Act*, les négociations collectives ne sont assujetties à aucune contrainte de temps, et aucune loi n'impose de contraintes au processus de médiation. Si, après les efforts de médiation, le *National Mediation Board* conclut que les parties sont dans une impasse, il recommandera alors le recours à l'arbitrage exécutoire pour la résolution du différend. Si l'une ou l'autre des parties rejette cette recommandation, les parties peuvent, après un certain délai, prendre des mesures extra-judiciaires.

La Compagnie est actuellement en médiation avec le Syndicat des Transports Communication – Division des services alliés du GTW (environ 30 employés) et avec le Syndicat des Transports Communication – Division des préposés aux wagons du DWP (environ neuf employés).

Environ 90 % des membres du personnel de l'IC sont syndiqués et représentés par 11 syndicats. À ce jour, les 11 unités de négociation de la principale filiale ferroviaire de l'IC ont ratifié des conventions locales qui régissaient les questions salariales et précisaient les règles de travail jusqu'à la fin de 1999 pour le personnel non itinérant, sauf dans le cas des syndiqués de la FPEV dont les conventions sont en vigueur jusqu'en 2002, et jusqu'à la fin de l'an 2000 pour les mécaniciens de locomotive ainsi que les agentes et agents de train.

À la CCP, les négociations se poursuivent avec les Travailleurs unis des transports, la Fraternité des ingénieurs de locomotives, la Fraternité des signaleurs de chemin de fer et le Syndicat des Transports Communication (employés de bureau et préposés aux wagons). Quant au reste des unités de négociation, elles ont ratifié des conventions qui sont en vigueur jusqu'à la fin de 2002. D'ici la conclusion de nouvelles ententes, les clauses relatives aux indemnités de vie chère et les autres conditions des anciennes conventions continueront de s'appliquer.

Réglementation
Les activités ferroviaires canadiennes de la Compagnie sont assujetties à la réglementation de l'Office des transports du Canada (OTC) et du ministre fédéral des Transports en vertu de l'OTC, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (Canada) et de certaines autres lois. Les activités ferroviaires de la Compagnie aux États-Unis sont assujetties à la réglementation du STB. De plus, la Compagnie est soumise à divers règlements relatifs notamment à la santé, à la sécurité, à la main-d'œuvre et à l'environnement, qui peuvent tous avoir une incidence sur sa position concurrentielle et sa rentabilité.

Instruments financiers
Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses produits et charges d'exploitation ainsi que de ses éléments d'actif et de sa dette sont libellés en dollars américains. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar américain) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation. La Compagnie a conclu

un contrat de change à terme (swap de devises) portant sur ses obligations sur 15 ans, libellées en francs suisses. Ce contrat de change à terme sert de couverture pour effectivement fixer le montant de dollars canadiens requis sur la durée de la dette afin d'effectuer tous les paiements nécessaires dans la devise étrangère d'émission. La Compagnie n'a pas réalisé de gains nets ni subi de pertes nettes significatifs à l'égard de cette opération. Aucune perte n'est prévue en ce qui concerne la possibilité que la contrepartie au swap de devises ne satisfasse pas à ses obligations. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit, mais elle surveille régulièrement la cote de crédit des contreparties.

La Compagnie utilise, à l'occasion, les instruments financiers dérivés à titre de couverture contre les fluctuations des taux d'intérêt sur des transactions prévues.

La Compagnie a mis en place un programme de couverture visant à protéger ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale contre des fluctuations défavorables des prix du carburant. Afin d'atténuer les risques inhérents à la volatilité des prix du carburant, la Compagnie dispose de divers accords d'échanges financiers et contrats de *collar*. Les gains réalisés en 1999 se sont élevés à 5 M$. La Compagnie surveille ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. En 1999, la Compagnie a couvert environ 38 % de sa consommation de carburant prévue pour 1999, et au 31 décembre 1999, elle s'était couverte à raison de 27 % de sa consommation de carburant prévue pour 2000. Au 31 décembre 1999, les gains non constatés attribuables aux activités de couverture de la Compagnie s'élevaient à 9 M$.

Autres risques

Chaque année, la Compagnie, comme tous les autres chemins de fer, est tributaire des fluctuations de la conjoncture économique dans les secteurs d'activité et les régions qui produisent et consomment les marchandises qu'elle transporte. Bon nombre de ces marchandises transportées par la Compagnie sont assujetties à des variations cycliques de la demande. Toutefois, une grande partie des marchandises transportées en vrac par la Compagnie sont destinées à des pays d'outre-mer et subissent davantage les effets de la conjoncture économique mondiale que ceux des cycles économiques nord-américains. Les résultats d'exploitation de la Compagnie peuvent refléter ces variations cycliques en raison des frais fixes élevés inhérents aux activités ferroviaires. Les conditions économiques influent sur les produits d'exploitation de la Compagnie, et le volume des expéditions ferroviaires que la Compagnie transporte diminuerait vraisemblablement si un ralentissement économique ou une récession survenait en Amérique du Nord ou dans d'autres marchés clés.

Outre les risques inhérents aux fluctuations du cycle économique, la Compagnie peut occasionnellement subir les effets de conditions climatiques extrêmes. Par exemple, à la fin de 1996 et au premier trimestre de 1997, de fortes chutes de neige et un froid extrême ont perturbé les activités du CN dans l'Ouest canadien, provoquant des embouteillages sur la ligne principale desservant Vancouver, causant des pannes de matériel et entraînant l'interruption temporaire du service ferroviaire. Au premier trimestre de 1998, une tempête de verglas a durement touché l'est du Canada, perturbant l'exploitation de la Compagnie et le service offert aux clients du CN.

Les principes comptables généralement reconnus exigent que les états financiers soient établis au coût historique. Il s'ensuit que l'effet cumulatif de l'inflation, qui a fait grimper, de façon importante, les coûts de remplacement des actifs des entreprises à prédominance de capital telles que la Compagnie, n'est pas pris en compte dans les charges d'exploitation. Si l'on supposait que les actifs d'exploitation étaient tous remplacés aux prix courants, l'amortissement exprimé en dollars courants serait beaucoup plus élevé que les montants historiques constatés.

Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui accompagnent le présent rapport annuel et toute l'information qu'il contient sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le Conseil d'administration.

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis et contiennent certains montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations. Les renseignements financiers qui se trouvent dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers.

La direction de la Compagnie, visant l'intégrité et l'objectivité des données des états financiers, a développé un système de contrôles comptables internes qu'elle tient à jour, et elle soutient un important programme de vérification interne. La direction estime que ce système de contrôles comptables internes constitue une assurance raisonnable que les registres comptables sont fiables et forment une assise appropriée pour la préparation des états financiers et que les actifs sont adéquatement comptabilisés et protégés.

C'est principalement par l'intermédiaire de son Comité de vérification et des finances, composé exclusivement d'administrateurs de l'extérieur, que le Conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers dans ce rapport. Le Comité de vérification et des finances revoit les états financiers annuels consolidés de la Compagnie et recommande leur approbation par le Conseil d'administration. Par ailleurs, le Comité de vérification et des finances rencontre régulièrement le chef de la Vérification interne et les vérificateurs des actionnaires.

Les présents états financiers consolidés ont été vérifiés par les vérificateurs des actionnaires, KPMG s.r.l., dont le rapport est présenté ci-contre.

Le Premier vice-président et
chef de la direction financière,

Claude Mongeau

Le 25 janvier 2000

Rapport des vérificateurs

Au Conseil d'administration
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Nous avons vérifié les bilans consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 1999 et 1998 et les états consolidés des résultats, du bénéfice global, de l'évolution de l'avoir des actionnaires et des flux de trésorerie des trois exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 1999. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Compagnie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Compagnie aux 31 décembre 1999 et 1998, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les trois exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 1999 selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis.

KPMG s.r.l.

KPMG s.r.l.
Comptables agréés

Montréal (Canada)
Le 25 janvier 2000

État consolidé des résultats

En millions, sauf les données relatives aux actions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Produits d'exploitation			
Produits pétroliers et chimiques	878 $	578 $	560 $
Métaux et minéraux	398	319	310
Produits forestiers	995	817	809
Charbon	402	342	401
Produits céréaliers et engrais	1 066	798	941
Intermodal	810	712	716
Véhicules automobiles	483	377	423
Autres éléments	204	135	123
Total – Produits d'exploitation	5 236	4 078	4 283
Charges d'exploitation			
Main-d'œuvre et avantages sociaux	1 509	1 293	1 328
Services acquis	569	450	462
Amortissement	490	316	315
Location de matériel	328	291	334
Carburant	308	263	349
Matières	204	176	256
Taxes d'exploitation	172	170	185
Risques divers et autres	189	111	127
Charge spéciale *(Note 14)*	–	590	–
Total – Charges d'exploitation	3 769	3 660	3 356
Bénéfice d'exploitation	1 467	418	927
Intérêts débiteurs *(Note 15)*	(314)	(242)	(117)
Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation *(Note 4)*	–	105	–
Autres produits *(Note 16)*	55	17	24
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus avant impôts sur le revenu	1 208	298	834
Charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus *(Note 17)*	(462)	(74)	(365)
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	746	224	469
Secteurs d'activité abandonnés (déduction faite des impôts sur le revenu applicables) *(Note 18)*	–	–	(18)
Effet cumulatif des changements de convention comptable (déduction faite des impôts sur le revenu applicables) *(Note 2)*	5	42	589
Bénéfice net	751 $	266 $	1 040 $
Bénéfice par action en circulation (Note 20)			
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	3,78 $	1,22 $	2,75 $
Bénéfice net	3,81 $	1,45 $	6,11 $
Bénéfice dilué par action (Note 20)			
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	3,71 $	1,21 $	2,72 $
Bénéfice net	3,74 $	1,44 $	6,03 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé du bénéfice global

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Bénéfice net	751 $	266 $	1 040 $
Autre bénéfice (perte) global(e) :			
Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement dans l'Illinois Central Corporation	180	(246)	–
Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans l'Illinois Central Corporation	(202)	259	–
Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite	2	(2)	–
Autre bénéfice (perte) global(e) avant impôts sur le revenu	(20)	11	–
Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu afférent(e) aux éléments du poste Autre bénéfice (perte) global(e)	8	(5)	–
Autre bénéfice (perte) global(e) *(Note 23)*	(12)	6	–
Bénéfice global	739 $	272 $	1 040 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Bilan consolidé

En millions	*31 décembre*	1999	1998
Actif			
Actif à court terme :			
Espèces et quasi-espèces		305 $	262 $
Débiteurs *(Note 5)*		800	399
Matières et fournitures		115	131
Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)*		146	131
Autres		149	115
		1 515	1 038
Immobilisations *(Note 6)*		14 620	6 803
Investissement dans l'Illinois Central Corporation *(Note 4)*		–	3 821
Autres éléments d'actif et charges reportées		295	290
Total – Actif		16 430 $	11 952 $
Passif et avoir des actionnaires			
Passif à court terme :			
Créditeurs et charges à payer *(Note 8)*		1 373 $	1 158 $
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an *(Note 10)*		271	133
Autres		120	89
		1 764	1 380
Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)*		2 975	327
Autres éléments de passif et crédits reportés *(Note 9)*		1 287	1 205
Dette à long terme *(Note 10)*		3 948	3 995
Titres privilégiés convertibles *(Note 11)*		334	–
Avoir des actionnaires :			
Actions ordinaires *(Note 11)*		4 597	4 141
Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) *(Note 23)*		(6)	6
Bénéfices non répartis		1 531	898
		6 122	5 045
Total – Passif et avoir des actionnaires		16 430 $	11 952 $

Au nom du Conseil d'administration :

David G.A. McLean
Administrateur

Paul M. Tellier
Administrateur

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires

En millions	Actions ordinaires émises et en circulation	Actions ordinaires	Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e)	Bénéfices non répartis	Total de l'avoir des actionnaires
Solde au 31 décembre 1996	169,8	3 263 $	– $	(231) $	3 032 $
Bénéfice net	–	–	–	1 040	1 040
Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel *(Note 12)*	1,4	16	–	–	16
Dividendes (0,46 $ par action)	–	–	–	(78)	(78)
Solde au 31 décembre 1997	171,2	3 279	–	731	4 010
Bénéfice net	–	–	–	266	266
Actions émises lors de la deuxième étape de l'acquisition de l'Illinois Central Corporation	20,2	824	–	–	824
Options d'achat d'actions émises lors de la deuxième étape de l'acquisition de l'Illinois Central Corporation	–	25	–	–	25
Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel *(Note 12)*	0,4	13	–	–	13
Autre bénéfice global *(Note 23)*	–	–	6	–	6
Dividendes (0,53 $ par action)	–	–	–	(99)	(99)
Solde au 31 décembre 1998	191,8	4 141	6	898	5 045
Bénéfice net	–	–	–	751	751
Actions émises *(Note 11)*	9,2	404	–	–	404
Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel *(Note 12)*	1,4	52	–	–	52
Autre perte globale *(Note 23)*	–	–	(12)	–	(12)
Dividendes (0,60 $ par action)	–	–	–	(118)	(118)
Solde au 31 décembre 1999	202,4	4 597 $	(6) $	1 531 $	6 122 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé des flux de trésorerie

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Activités d'exploitation			
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus incluant l'effet cumulatif des changements de convention comptable	751 $	266 $	1 058 $
Éléments hors caisse du bénéfice :			
Charge spéciale *(Note 14)*	–	590	–
Effet cumulatif des changements de convention comptable *(Note 2)*	(5)	(42)	(589)
Amortissement *(Note 19 B)*	496	319	317
Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)*	417	56	355
Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation *(Note 4)*	–	(105)	–
Gain sur la vente d'une participation dans une coentreprise	–	–	(21)
Autres	(2)	–	–
Variation des éléments suivants :			
Débiteurs *(Note 5)*	(157)	267	5
Matières et fournitures	38	19	6
Créditeurs et charges à payer *(Note 8)*	63	65	18
Autres éléments nets de l'actif et du passif à court terme	(27)	(3)	(54)
Paiements au titre des compressions de l'effectif	(219)	(187)	(197)
Autres	(77)	(8)	23
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation des secteurs d'activité maintenus	1 278	1 237	921
Activités d'investissement			
Acquisitions nettes d'immobilisations *(Note 19 B)*	(936)	(744)	(609)
Produit net de la cession d'immobilisations	36	54	63
Produit net de la vente d'une participation dans une coentreprise	–	–	23
Investissement dans l'Illinois Central Corporation *(Note 4)*	–	(2 608)	–
Autres	2	(1)	9
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	(898)	(3 299)	(514)
Dividendes versés aux actionnaires	(118)	(99)	(78)
Activités de financement			
Émission de titres d'emprunt à long terme	456	4 589	13
Émission de titres privilégiés convertibles *(Note 11)*	339	–	–
Réduction de la dette à long terme	(1 508)	(2 543)	(80)
Émission d'actions ordinaires *(Note 11)*	440	13	16
Flux de trésorerie provenant des (utilisés par les) activités de financement	(273)	2 059	(51)
Flux de trésorerie utilisés par les secteurs d'activité abandonnés *(Note 18)*	–	–	(20)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	(11)	(102)	258
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice*	316	364	106
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	305 $	262 $	364 $

** Le solde des espèces et quasi-espèces au début de 1999 comprend les espèces et quasi-espèces de l'Illinois Central Corporation qui ont été consolidées à compter de 1999.*

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Le CN, directement et par l'intermédiaire de ses filiales, œuvre principalement dans le secteur du transport ferroviaire. Couvrant le Canada et le centre des États-Unis, du Pacifique à l'Atlantique et jusqu'au golfe du Mexique, le réseau de la Compagnie dessert les ports de Vancouver, Prince Rupert, Montréal et Halifax, au Canada ; les ports de La Nouvelle-Orléans, en Louisiane, et de Mobile, en Alabama, sur le golfe du Mexique ; ainsi que les grandes villes que sont Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Montréal, Toronto, Buffalo, Chicago, Detroit, Memphis, Saint Louis et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Les produits d'exploitation de la Compagnie sont tirés du transport d'un éventail diversifié et équilibré de marchandises, y compris les produits pétroliers et chimiques, les produits céréaliers et les engrais, le charbon, les métaux et les minéraux, les produits forestiers, l'intermodal et les véhicules automobiles.

1 Énoncé des conventions comptables importantes

Ces états financiers consolidés sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire, et ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis. L'établissement des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige de la part de la direction certaines estimations et hypothèses qui influent sur les produits et les charges inscrits pour la période considérée, sur les montants constatés des éléments d'actif et de passif, ainsi que sur l'information à fournir concernant les éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

A. Périmètre de consolidation

Ces états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales, y compris l'Illinois Central Corporation (IC) dont la Compagnie a acquis le contrôle le 1er juillet 1999 et a consolidé les états financiers de l'IC rétroactivement au 1er janvier 1999. En 1998, la Compagnie a comptabilisé son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation, en attendant l'approbation, par le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis, de la prise de contrôle de l'IC par la Compagnie. Les investissements sur lesquels la Compagnie exerce une influence notable sont également comptabilisés selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation.

B. Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation liés au transport de marchandises sont constatés selon la méthode du pourcentage de service complété. Les coûts découlant du transport de marchandises sont constatés au moment de la prestation du service.

C. Change étranger

Les activités de la Compagnie aux États-Unis, exclusion faite de l'IC, sont considérées comme intégrées et leur monnaie fonctionnelle est le dollar canadien. Elles sont converties en dollars canadiens et comptabilisées comme suit : les éléments d'actif et de passif monétaires sont convertis au taux en vigueur à la date du bilan ; les éléments d'actif et de passif non monétaires sont convertis aux taux de change historiques ; les produits et les charges sont convertis aux taux de change moyens en vigueur durant l'exercice, sauf l'amortissement, qui est converti au taux de change en vigueur lors de l'acquisition des immobilisations auxquelles la dépense d'amortissement est reliée ; les autres gains et pertes de change sont inclus dans le bénéfice net de l'exercice. Les éléments d'actif et de passif détenus par la Compagnie qui sont libellés en monnaie étrangère sont traités de la même façon.

L'IC est considéré comme un établissement étranger autonome dont la monnaie fonctionnelle est le dollar américain. Conséquemment, les éléments d'actif et de passif de l'IC sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan, et les produits et les charges, y compris la participation de la Compagnie aux bénéfices de l'IC pour 1998, sont convertis aux taux de change moyens en vigueur au cours de l'exercice.

La Compagnie a désigné la totalité de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans l'IC. Les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US, de même que les gains et les pertes de change non matérialisés sur la conversion de l'investissement net de la Compagnie dans l'IC, sont inclus dans le poste Autre bénéfice global cumulé qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

D. Espèces et quasi-espèces

Les espèces et quasi-espèces comprennent les placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant la date d'échéance, et sont présentées au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

E. Matières et fournitures

Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré pour les traverses et les rails, en fonction des dernières factures pour le carburant et les matières neuves en stock, et en fonction de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les matières usagées, désuètes ou la ferraille.

F. Immobilisations

Les installations ferroviaires sont comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé qui comprend la réduction de valeur d'éléments d'actif. Les coûts liés à la main-d'œuvre, les matières et les autres coûts relatifs à la pose de rails et de traverses, à l'application de ballast et à d'autres améliorations de voies sont capitalisés dans la mesure où ces coûts correspondent à ce que la Compagnie définit comme un «élément d'immobilisation». Les acquisitions incluses dans les autres immobilisations et matériel comprennent les frais liés au développement de logiciels pour usage interne. Les frais d'entretien sont passés en charges au moment où ils sont engagés.

Le coût des propriétés ferroviaires désaffectées ou aliénées dans le cours normal des activités de la Compagnie, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement cumulé conformément à la méthode d'amortissement par classes homogènes. Les pertes découlant de la vente ou de l'abandon de lignes importantes sont constatées au moment où ces mesures sont annoncées tandis que les gains sont constatés au moment où ils se matérialisent. La Compagnie examine la valeur comptable des immobilisations lorsqu'il apparaît, au vu des circonstances ou de l'évolution de la situation, qu'il pourrait se révéler difficile de récupérer cette valeur comptable sur la base des flux monétaires non actualisés futurs ou de la valeur de réalisation

1 Énoncé des conventions comptables importantes *(suite)*

nette estimée. Les éléments d'actif qui, au terme de cet examen, indiquent qu'une réduction de la valeur est appropriée, sont inscrits au moindre de la valeur comptable ou de la juste valeur.

G. Amortissement
Le coût des immobilisations, déduction faite de la réduction de valeur d'éléments d'actif, est amorti selon la méthode linéaire, sur la durée estimative de leur vie utile comme suit :

Catégorie	Taux annuel
Voie	2 %
Immeubles	3 %
Matériel roulant	3 %
Autres	2 %

La Compagnie révise périodiquement ses taux d'amortissement. Les ajustements apportés aux taux d'amortissement à la suite de ces révisions n'ont pas eu d'incidence importante sur les résultats d'exploitation.

H. Régimes de retraite
Le coût des régimes de retraite est périodiquement déterminé par des actuaires indépendants. Les charges de retraite sont constatées dans les résultats et représentent la somme des éléments suivants :

i) le coût des prestations de retraite accordées en échange des services rendus par le personnel au cours de l'exercice ;

ii) l'amortissement des obligations transitoires initiales nettes, calculé selon la méthode linéaire, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite ;

iii) l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés et des modifications sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite ;

iv) les intérêts débiteurs sur les obligations découlant des régimes de retraite, le rendement de l'actif des caisses de retraite et l'amortissement des gains et des pertes actuariels cumulatifs nets, non constatés et supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées ou de la valeur axée sur la valeur marchande de l'actif des régimes, selon le plus élevé des deux montants, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite.

La capitalisation des régimes s'effectue par des cotisations fixées selon la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées.

I. Avantages complémentaires de retraite
La Compagnie comptabilise sur une base d'exercice les coûts des avantages complémentaires de retraite. Ces avantages, qui sont financés par la Compagnie à mesure de leur exigibilité, englobent les programmes d'assurance-vie, les prestations d'assurance-maladie, les allocations de retraite supplémentaires et les facilités de transport gratuit par train.

La Compagnie amortit les gains et les pertes actuariels cumulatifs nets, non constatés et supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées ou de la valeur axée sur la valeur marchande de l'actif des régimes, selon le plus élevé des deux montants, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite.

J. Instruments financiers
La Compagnie peut à l'occasion utiliser des instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change. Les gains ou pertes liés à de tels instruments, utilisés afin de couvrir les risques financiers, sont reportés et amortis dans les résultats d'exploitation sur la durée de vie de l'élément d'actif ou de passif couvert ou sur celle des instruments financiers dérivés. Les produits et les charges se rapportant aux instruments financiers sont comptabilisés dans la même catégorie que ceux générés par l'élément d'actif ou de passif sous-jacent.

K. Dépenses environnementales
Les dépenses environnementales liées aux activités courantes sont passées en charges ou capitalisées selon le cas. Celles qui découlent d'une situation existante causée par des activités antérieures et qui ne sont susceptibles de générer aucun revenu courant ou futur sont passées en charges. Un passif est comptabilisé lorsque les évaluations environnementales et (ou) les mesures correctives sont probables et lorsque les coûts peuvent raisonnablement être estimés, en fonction d'un plan d'action précis pour ce qui est de la technologie à employer et de l'ampleur des travaux nécessaires.

L. Impôts sur le revenu
La Compagnie utilise la méthode de l'actif et du passif d'impôts futurs pour comptabiliser les impôts sur le revenu. Selon cette méthode, tout changement survenu dans le montant net des impôts reportés débiteurs ou créditeurs est inclus au bénéfice. Les impôts reportés débiteurs et créditeurs sont déterminés en fonction des taux d'imposition qu'on s'attend à appliquer au revenu imposable au cours des exercices durant lesquels on prévoit recouvrer ou régler les écarts temporaires.

M. Recommandations comptables récentes
En juin 1998, le *Financial Accounting Standards Board* a émis le *Statement of Financial Accounting Standards* (FAS) 133 *«Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities»*. Cet énoncé de principe entre en vigueur à compter de l'exercice terminé le 31 décembre 2001 ; cependant, il peut être adopté à l'avance. Selon les dispositions du FAS 133, tous les instruments dérivés doivent être inscrits au bilan à leur juste valeur. L'évolution de la juste valeur des instruments dérivés est enregistrée à chaque période au bénéfice de l'exercice en cours ou au poste Autre bénéfice global, selon qu'il s'agisse d'un instrument dérivé, désigné comme faisant partie d'une opération de couverture, et le cas échéant, selon le type d'opération de couverture. La Compagnie étudie actuellement les répercussions éventuelles du FAS 133 sur ses résultats d'exploitation.

2 Changements de convention comptable

La Compagnie a apporté certaines modifications à ses conventions comptables pour se conformer aux conventions comptables généralement reconnues dans le secteur ferroviaire.

1999
La Compagnie a modifié ses conventions comptables de capitalisation relatives à certaines charges liées à des améliorations apportées aux ponts et autres structures et aux wagons. Les nouvelles conventions prévoient la capitalisation de toutes les charges importantes pour les travaux visant à prolonger la durée de vie utile et (ou) à améliorer la fonctionnalité de ces éléments d'actif.

De plus, la Compagnie a modifié sa méthode de comptabilisation des coûts liés aux blessures subies par le personnel pour tenir compte de tous les éléments de ces coûts (incluant les coûts d'indemnisation, de soins de santé et administratifs) selon des estimations actuarielles du coût ultime découlant des blessures subies par les membres du personnel.

L'effet cumulatif des changements de convention comptable relative à la capitalisation au 1er janvier 1999 a été un crédit de 62 M$ (déduction faite des impôts sur le revenu applicables) tandis que l'effet cumulatif du changement de méthode de comptabilisation des coûts liés aux blessures subies par le personnel a été une charge de 57 M$ (déduction faite des impôts sur le revenu applicables). Les changements de convention comptable ont entraîné une augmentation du bénéfice des secteurs d'activité maintenus de 12 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999.

1998
En 1998, la Compagnie a modifié sa convention comptable relative aux coûts des régimes de retraite et a adopté l'approche dite corridor en ce qui a trait à la comptabilisation des gains et pertes actuariels, conformément aux dispositions du FAS 87, *«Employers' Accounting for Pensions»*, et du FAS 106, *«Employers' Accounting for Post-retirement Benefits Other than Pensions»*. En conséquence, les gains et les pertes actuariels compris à l'intérieur des limites préétablies du corridor n'ont pas été amortis en 1998. Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997, la charge de retraite et les coûts des avantages postérieurs à la retraite comprenaient un montant de 10 M$ afférent à l'amortissement des pertes actuarielles nettes. L'effet cumulatif du changement de convention comptable a été un crédit de 42 M$ (déduction faite des impôts sur le revenu applicables) au 1er janvier 1998.

Avec prise d'effet le 1er janvier 1998, la Compagnie a adopté le *Statement of Position* (SOP) 98-1, *«Accounting for the Costs of Computer Software Developed or Obtained for Internal Use»*. Conformément à cet énoncé de principe, ce changement de convention comptable a été appliqué de façon prospective. L'adoption du SOP 98-1 a eu pour effet d'augmenter le bénéfice net d'environ 13 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998.

1997
Depuis 1997, la Compagnie capitalise les charges de main-d'œuvre, les matières et les frais généraux afférents aux coûts de remplacement des voies. L'ajustement cumulatif de capitalisation de 589 M$ (déduction faite des impôts sur le revenu applicables) est inclus dans le bénéfice net de 1997.

3 Projet de regroupement du Canadien National et du Burlington Northern Santa Fe

Le 18 décembre 1999, le CN et la Burlington Northern Santa Fe Corporation (BNSF) ont conclu un accord de regroupement (le Regroupement) des deux compagnies. Pour satisfaire aux exigences juridiques canadiennes, qui limitent notamment à 15 % des actions avec droit de vote du CN la participation de tout actionnaire individuel et de ses associés, tout en veillant à ce que le Regroupement soit efficace sur le plan fiscal pour les actionnaires des deux sociétés, l'entreprise regroupée comprendra deux sociétés ouvertes : les Chemins de fer de l'Amérique du Nord, inc. (CFAN), nouvellement constituée en société, et le CN. Une fois le Regroupement terminé, les CFAN seront la société mère du BNSF et détiendront la totalité des actions de participation avec droit de vote limité du CN.

En vertu du Regroupement, les actionnaires du BNSF recevront une action ordinaire des CFAN et une action avec droit de vote du CN pour chaque action du BNSF détenue. Quant aux actionnaires du CN, pour chaque action ordinaire du CN détenue, ils recevront, au moment du Regroupement, 1,05 action avec droit de vote du CN et, au choix, 1,05 action ordinaire des CFAN ou 1,05 action échangeable du CN. Les actions échangeables du CN pourront être échangées en tout temps contre des actions ordinaires des CFAN à raison de une contre une. Les actionnaires du CN qui choisissent de recevoir les actions échangeables du CN auront également le droit de voter sur des questions présentées aux actionnaires des CFAN proportionnellement au droit de participation qu'ils détiennent dans les compagnies regroupées. Tous les actionnaires détiendront des intérêts avec droit de vote à la fois dans les CFAN et dans le CN, ainsi que des droits de participation dans les compagnies regroupées. Les dividendes versés sur les actions ordinaires des CFAN et les actions échangeables du CN seront identiques.

Chaque action ordinaire des CFAN sera indissociable d'une action avec droit de vote du CN, et ces actions indissociables se négocieront comme un seul titre. De la même façon, chaque action échangeable du CN sera indissociable d'une action avec droit de vote du CN, et ces actions se négocieront comme un seul titre. De plus, le CN émettra aux CFAN des actions de participation avec droit de vote limité comportant 10,1 % des droits de vote dans le CN et 100 % des titres de participation du CN. En conséquence de ces dispositions, chaque compagnie aura, en tout temps, le même groupe d'actionnaires publics, et chaque actionnaire public aura, dans les faits, les mêmes avantages économiques et les mêmes droits de vote par titre détenu.

Ce Regroupement est conditionnel, entre autres, à l'approbation des actionnaires du CN et du BNSF, ainsi qu'à celles de la Cour supérieure du Québec et du STB. Le CN et le BNSF s'attendent à obtenir toutes les approbations réglementaires et à compléter la transaction vers le milieu de 2001. Les actionnaires devraient voter sur le Regroupement proposé au cours du deuxième trimestre de l'an 2000.

En accord avec les conditions du Regroupement, le BNSF a accepté de verser au CN des frais de résiliation en espèces correspondant à 450 M$ US, et le CN a accepté de verser au BNSF des frais de résiliation en espèces correspondant à 200 M$ US si le Regroupement était résilié dans les circonstances suivantes : i) une autre proposition est faite par un tiers soit au BNSF, soit au CN, et par la suite, les actionnaires du BNSF ou du CN décident, au terme d'un vote, de ne pas accepter le Regroupement ; ou ii) l'un ou l'autre des conseils d'administration, que ce soit celui du BNSF ou du CN, retire, modifie ou change de façon défavorable son approbation ou sa recommandation sur le Regroupement ou des transactions qu'il envisage ou la résolution d'arrangement ; ou iii) le BNSF ou le CN manque à certaines de ses obligations relativement à la sollicitation ou à la réponse à des propositions d'autres transactions liées à l'autre partie. De plus, si le STB impose des conditions qui pourraient avoir des effets négatifs importants sur les avantages économiques du Regroupement pour le BNSF, le CN et leurs actionnaires, pris dans leur ensemble, le BNSF ou le CN pourront décider de ne pas mener à terme la transaction et de payer des frais de résiliation de 300 M$ US et 150 M$ US, respectivement.

En rapport avec le Regroupement, le BNSF et le CN se sont réciproquement accordés l'un l'autre des options d'achat d'actions relativement à, dans le cas du CN, environ 29 millions d'actions ordinaires du CN, et, dans le cas du BNSF, environ 65 millions d'actions ordinaires du BNSF. Le nombre d'actions sur lesquelles portent les options d'achat peut faire l'objet d'un rajustement dans chaque cas afin qu'il soit toujours équivalent à, mais ne dépasse jamais, 12,5 % des actions ordinaires en circulation de l'émetteur des options d'achat après la prise d'effet de l'émission d'actions ordinaires en vertu de l'option. Le prix de levée d'une option correspond, dans chaque

3 Projet de regroupement du Canadien National et du Burlington Northern Santa Fe *(suite)*

cas, au prix moyen de clôture des actions ordinaires de l'émetteur des options à la Bourse de New York au cours des cinq jours de négociation précédant la date de l'avis de levée. L'attribution d'une option d'achat d'actions par le CN au BNSF est conditionnelle à l'approbation de la Bourse de Toronto, et l'attribution d'une option d'achat d'actions par le BNSF au CN ne prend effet qu'une fois que le CN a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto. Chaque option d'une partie peut être levée dans les mêmes circonstances en raison desquelles cette partie est en droit de recevoir des frais de résiliation d'un montant de 450 M$ US ou 200 M$ US comme il est indiqué précédemment.

Une fois réalisé, le Regroupement sera comptabilisé par les CFAN selon la méthode de l'achat pur et simple conformément à la prise de position n° 16, *«Business Combinations»* de l'*Accounting Principles Board* de l'*American Institute of Certified Public Accountants*. Selon cette méthode, les CFAN prépareront leurs états financiers en présentant l'actif et le passif du BNSF selon la méthode du coût historique, et la juste valeur des actions ordinaires des CFAN émises ou pouvant être émises aux actionnaires du CN sera affectée à l'actif et au passif du CN en fonction de leur juste valeur relative.

À la suite du Regroupement, le CN continuera à préparer ses états financiers selon la méthode du coût historique.

4 Acquisition et consolidation de l'Illinois Central Corporation

En 1998, la Compagnie, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, a fait l'acquisition de l'IC dans le cadre d'une transaction en deux étapes, au prix d'environ 2,4 G$ US payables à 75 % en espèces et à 25 % en actions ordinaires de la Compagnie. Le 14 mars 1998, la Compagnie a fait l'acquisition de 75 % des actions ordinaires en circulation de l'IC pour un montant 2 549 M$ (1 796 M$ US), ou 39 $ US par action. Le 4 juin 1998, la Compagnie a fait l'acquisition des 25 % d'actions ordinaires en circulation restantes de l'IC en échange de 20,2 millions d'actions ordinaires de la Compagnie. De plus, les options d'achat d'actions en circulation de l'IC ont été échangées contre des options d'achat d'actions de la Compagnie.

En attendant l'approbation du STB, la Compagnie a comptabilisé son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation conformément à la prise de position de l'*Accounting Principles Board* (APB) 18, *«The Equity Method of Accounting for Investments in Common Stock»*. L'investissement dans l'IC au 31 décembre 1998 comprend un investissement de 3 398 M$ lié à l'acquisition d'actions de l'IC conformément à l'offre publique d'achat en espèces et à la deuxième étape de la fusion, 259 M$ liés à la conversion de l'investissement à son équivalent actuel en dollars canadiens, 59 M$ pour les frais liés à la transaction et 105 M$ liés à la participation aux bénéfices de l'IC depuis la date de l'acquisition jusqu'au 31 décembre 1998.

L'État consolidé des résultats pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 comprend plusieurs éléments liés à l'acquisition de l'IC, notamment des intérêts débiteurs avant impôts de 117 M$, afférents à la dette liée au financement de l'offre publique d'achat en espèces. La participation aux bénéfices de l'IC, au montant de 105 M$, incluse dans l'État consolidé des résultats pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, représente la quote-part de la Compagnie des bénéfices de l'IC depuis le 14 mars 1998, déduction faite de l'amortissement de l'écart entre le coût d'acquisition de l'IC par la Compagnie et la participation historique sous-jacente dans l'actif net de l'IC, selon les premières estimations de la juste valeur des immobilisations et du matériel de l'IC, de même que l'évaluation de leur durée de vie utile restante, et selon les estimations de la juste valeur des autres éléments d'actif et de passif de l'IC. Au total, les éléments liés à l'acquisition de l'IC ont entraîné une hausse de 37 M$ du bénéfice net pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Ces montants, ainsi que l'incidence de l'émission d'actions à la suite de la deuxième étape de la fusion, ont entraîné une augmentation du bénéfice par action de 0,14 $ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998. À l'exclusion de la charge spéciale de 1998, le bénéfice par action a augmenté de 0,01 $.

Avec prise d'effet le 1er juillet 1999, la Compagnie a pris le contrôle de l'IC et a consolidé les résultats de l'IC depuis le 1er janvier 1999. Le 1er juillet 1999, l'excédent de l'investissement de la Compagnie dans l'IC (2 533 M$) sur la valeur nette de l'IC a été affecté, selon la méthode de l'achat pur et simple, aux immobilisations (4 212 M$), aux impôts sur le revenu reportés (1 554 M$) et à la dette et autres passifs (125 M$). La Compagnie amortit l'excédent du prix d'acquisition sur la valeur nette de l'IC selon la méthode de l'achat pur et simple, en se basant principalement sur la durée de vie utile restante estimative des immobilisations de l'IC.

Le tableau ci-dessous présente l'État consolidé condensé des résultats pro forma pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 en supposant que le CN ait pris le contrôle de l'IC au début de 1998, ainsi que les résultats d'exploitation réels pour 1999.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
État consolidé condensé des résultats pro forma

En millions, sauf les données relatives aux actions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998
		Pro forma
		(Non vérifié)
Produits d'exploitation	5 236 $	5 137 $
Charges d'exploitation [1]	3 769	4 446
Bénéfice d'exploitation	1 467	691
Intérêts débiteurs	(314)	(331)
Autres produits	55	23
Bénéfice avant impôts sur le revenu et effet cumulatif des changements de convention comptable	1 208	383
Charge d'impôts sur le revenu	(462)	(130)
Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable	746	253
Effet cumulatif des changements de convention comptable (déduction faite des impôts sur le revenu applicables)	5	42
Bénéfice net	751 $	295 $
Bénéfice par action en circulation		
Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable	3,78 $	1,32 $
Bénéfice net	3,81 $	1,54 $
Bénéfice dilué par action		
Bénéfice avant l'effet cumulatif des changements de convention comptable	3,71 $	1,31 $
Bénéfice net	3,74 $	1,53 $

(1) L'exercice de 1998 comprend une charge spéciale de 590 M$.

En 1998, la Compagnie a appliqué la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation pour son investissement dans l'IC. Ainsi, on trouvera ci-dessous un sommaire de l'information financière de l'IC, fondée sur son coût historique, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 et au 31 décembre 1998 :

Illinois Central Corporation
État consolidé condensé des résultats

En millions de dollars US — *Exercice terminé le 31 décembre*	1998
Produits d'exploitation	729 $
Charges d'exploitation	521
Bénéfice d'exploitation	208
Autres produits	9
Intérêts débiteurs	(41)
Bénéfice avant impôts sur le revenu	176
Charge d'impôts sur le revenu	(70)
Bénéfice net	106 $

Les charges d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 comprennent des charges spéciales de 49 M$ US (41 M$ US après impôts) au titre des indemnités de cessation d'emploi et des autres coûts liés à la fusion.

Illinois Central Corporation
Bilan consolidé condensé

En millions de dollars US — *31 décembre*	1998
Actif	
Actif à court terme	250 $
Actif à long terme	1 924
Total – Actif	2 174 $
Passif et avoir des actionnaires	
Passif à court terme	297 $
Dette à long terme	557
Impôts reportés	443
Autres éléments de passif	130
Avoir des actionnaires	747
Total – Passif et avoir des actionnaires	2 174 $

5 Débiteurs

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Transport de marchandises		
Débiteurs courants	441 $	217 $
Débiteurs courus	161	48
Autres	244	175
	846	440
Provision pour créances douteuses	(46)	(41)
	800 $	399 $

Le 25 juin 1998, la Compagnie a conclu une entente renouvelable d'une durée de cinq ans visant la vente de créances courantes admissibles relatives au transport de marchandises jusqu'à concurrence de 250 M$. Au 31 décembre 1999, conformément à l'entente, 147 M$ et 40 M$ US (58 M$ CA) de créances avaient été vendues, avec recours limité, comparativement à 150 M$ et 45 M$ US (69 M$ CA) de créances au 31 décembre 1998. La Compagnie a conservé la responsabilité de la gestion et du recouvrement des créances vendues. Les coûts afférents à cette entente, qui varient en fonction de l'évolution des taux d'intérêt en vigueur, sont inclus dans le poste Autres produits.

6 Immobilisations

En millions	*31 décembre 1999*			*31 décembre 1998*		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
Voie	17 200 $	5 634 $	11 566 $	10 640 $	5 646 $	4 994 $
Immeubles	1 200	650	550	964	627	337
Matériel roulant	3 328	1 143	2 185	2 303	1 062	1 241
Autres	781	462	319	717	486	231
	22 509 $	7 889 $	14 620 $	14 624 $	7 821 $	6 803 $
Contrats de location-acquisition inclus dans les immobilisations	1 006 $	115 $	891 $	620 $	72 $	548 $

7 Facilités de crédit

La Compagnie dispose d'une facilité de crédit renouvelable de 1 000 M$ US échéant en 2003. Les taux d'emprunt de la facilité de crédit sont établis en fonction de différents taux, dont le taux préférentiel au Canada, les taux des acceptations bancaires, le taux des fonds américains fédéraux en vigueur et le *London Interbank Offer Rate*, majorés des marges applicables. L'entente relative à la facilité de crédit contient les clauses restrictives financières habituelles, déterminées selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis, notamment i) des restrictions limitant le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale ; ii) l'obligation de maintenir la valeur corporelle nette à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance et iii) l'obligation de maintenir le ratio de couverture des frais fixes à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance. La Compagnie a respecté ces clauses restrictives financières tout au long de l'exercice. Le programme de papier commercial de la Compagnie est garanti par la facilité de crédit renouvelable d'une durée de cinq ans. En juin 1999, la Compagnie a utilisé le produit de la vente d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles pour rembourser 125 M$ US (185 M$ CA) sur le papier commercial et 310 M$ US (456 M$ CA) sur la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. En juillet 1999, le solde de la facilité de crédit renouvelable a été remboursé. Au 31 décembre 1999, un montant total de 6 M$ US (9 M$ CA) était en circulation en vertu du programme de papier commercial.

8 Créditeurs et charges à payer

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Comptes fournisseurs	486 $	308 $
Tranche à court terme des provisions pour compressions de l'effectif	182	235
Charges salariales à payer	185	177
Charges à payer	195	155
Intérêts courus sur la dette à long terme	119	111
Charges à payer relativement à des contrats de location-exploitation	29	85
Autres	177	87
	1 373 $	1 158 $

9 Autres éléments de passif et crédits reportés

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Provisions pour compressions de l'effectif, déduction faite de la tranche à court terme *A)*	517 $	590 $
Charges à payer pour les avantages complémentaires de retraite *B)*	220	145
Passif à l'égard de blessures corporelles	218	108
Passif à l'égard de l'environnement, déduction faite de la tranche à court terme	66	38
Crédits reportés et autres	266	324
	1 287 $	1 205 $

A. Provisions pour compressions de l'effectif

Les provisions pour compressions de l'effectif, qui s'appliquent aux membres du personnel tant au Canada qu'aux États-Unis, comprennent principalement des indemnités de cessation d'emploi qui seront versées au cours d'une période pouvant aller jusqu'à six ans. Les autres éléments des provisions incluent principalement des primes d'incitation à la retraite anticipée et des prestations de raccordement en cas de retraite anticipée. Les versements au titre des indemnités de cessation d'emploi et autres éléments des provisions ont réduit le montant total de celles-ci de 219 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 (187 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998). Le montant total des provisions au 31 décembre 1999 s'établissait à 699 M$.

B. Avantages complémentaires de retraite

i) Évolution des obligations découlant des avantages complémentaires de retraite

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite au début de l'exercice	172 $	132 $
Consolidation de l'IC	67	–
Coût des prestations au titre des services rendus	8	4
Intérêts débiteurs	15	11
Change étranger – fluctuations	(3)	2
Perte (gain) actuariel(le)	(13)	30
Prestations versées	(16)	(7)
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite à la fin de l'exercice	230 $	172 $

ii) Capitalisation

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite non capitalisées à la fin de l'exercice	230 $	172 $
Perte actuarielle nette non constatée	(6)	(22)
Coût des prestations au titre des services passés non constaté	(4)	(5)
Coût des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite	220 $	145 $

iii) Éléments du coût net des prestations

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Coût des prestations au titre des services rendus	8 $	4 $	3 $
Intérêts débiteurs	15	11	7
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	1	1	1
Perte (gain) actuariel(le) net(te) constaté(e)	2	1	(2)
Coût net des prestations	26 $	17 $	9 $

iv) Hypothèses selon une moyenne pondérée

31 décembre	1999	1998	1997
Taux d'actualisation	7,39 %	6,00 %	7,44 %
Taux d'augmentation de la rémunération	4,25 %	4,25 %	4,50 %

Une hausse ou une baisse d'un point de pourcentage sur les hypothèses relatives à l'évolution du coût des soins de santé se traduirait, en 1999, par une hausse ou une baisse de moins de 1 M$ du coût net des prestations et d'environ 4 M$ des obligations au titre des avantages complémentaires de retraite.

10 Dette à long terme

En millions	Échéance	Monnaie de paiement	*31 décembre* 1999	1998
Obligations, débentures et billets : A)				
Canadien National :				
9 ¼ % 7 ans, billets	14 mai 1999	$ CA	– $	50 $
5 ¼ % 15 ans, obligations libellées en francs suisses *B)*	22 août 2000	FS	99	99
8 ¼ % 15 ans, billets	21 mai 2001	$ CA	150	150
6 ¼ % 10 ans, billets	15 mai 2003	$ US	218	230
7 % 10 ans, billets	15 mars 2004	$ US	386	407
6,45 % Puttable Reset Securities (PURS) *C)*	15 juil. 2006	$ US	363	383
6,80 % 20 ans, billets *D)*	15 juil. 2018	$ US	291	307
7 ¼ % 30 ans, débentures	15 mai 2023	$ US	218	230
6,90 % 30 ans, billets *D)*	15 juil. 2028	$ US	690	728
Illinois Central :				
6,83 % 5 ans, billets	17 mai 2000	$ US	44	–
7,12 % 5 ans, billets	2 août 2001	$ US	73	–
6,72 % 5 ans, billets	14 août 2001	$ US	73	–
4 % 2 ans, billets	1er mars 2002	$ US	1	–
6 ¼ % 10 ans, billets	15 mai 2003	$ US	145	–
Billets ne portant pas intérêt, 7 ans	29 nov. 2003	$ US	1	–
7 ¼ % 10 ans, billets	1er mai 2005	$ US	145	–
6,98 % 12 ans, billets	12 juil. 2007	$ US	73	–
6,63 % 10 ans, billets	9 juin 2008	$ US	29	–
5 % 99 ans, débentures à intérêt conditionnel	1er juil. 2032	$ US	1	–
5 % 99 ans, débentures à intérêt conditionnel	1er déc. 2056	$ US	12	–
7,7 % 100 ans, débentures	15 sept. 2096	$ US	182	–
Total des obligations, débentures et billets			3 194	2 584
Autres :				
Facilité de crédit renouvelable *(Note 7)*		$ US	–	337
Papier commercial *E) (Note 7)*		$ US	9	532
Obligations découlant de contrats de location-acquisition et montants à payer aux termes de conventions portant sur du matériel et autres *F)*		Divers	1 029	683
Total – Autres			1 038	1 552
Total partiel			4 232	4 136
Moins :				
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an			271	133
Escompte non amorti, net			13	8
			284	141
			3 948 $	3 995 $

A. Les obligations, débentures et billets de la Compagnie ne sont pas garantis.

B. Les obligations libellées en francs suisses (170 M FS), portant intérêt à un taux de 5 ⅛ % et venant à échéance le 22 août 2000, ont été converties à leur date d'émission en une obligation de 99 M$ CA par l'entremise d'un contrat de swap de devises au coût global de 11,17 %.

C. Les PURS sont des titres contenant des options simultanées de vente et d'achat de ces mêmes titres à leur valeur nominale. Au moment de l'émission, la Compagnie a vendu l'option d'achat des titres pouvant être exercée au 15 juillet 2006 (la date de renouvellement). Si l'option d'achat est levée, l'option de vente est automatiquement déclenchée, ce qui entraîne le rachat des PURS initiaux. Le détenteur de l'option d'achat aura alors le droit de renégocier les titres à un nouveau taux d'intérêt nominal pour un terme additionnel de 30 ans échéant le 15 juillet 2036. Le nouveau taux d'intérêt nominal sera déterminé conformément à un mécanisme préétabli, selon les conditions du marché alors en vigueur. Si l'option d'achat n'est pas levée, l'option de vente est réputée avoir été levée, ce qui entraînera le rachat des PURS le 15 juillet 2006.

D. Les billets à 20 ans et à 30 ans sont rachetables en tout temps, en totalité ou en partie, à la discrétion de la Compagnie, à leur valeur nominale ou à un prix fixé selon une formule tenant compte des taux d'intérêt en vigueur au moment du rachat, selon le plus élevé des deux montants.

10 Dette à long terme *(suite)*

E. En 1998, la Compagnie a amorcé un programme de papier commercial, garanti par la facilité de crédit renouvelable. En vertu de ce programme, la Compagnie peut émettre du papier commercial jusqu'à concurrence d'un montant total de 600 M$ sur le principal, ou l'équivalent en dollars US. Le papier commercial vient à échéance au cours de la prochaine année mais a été classé comme dette à long terme, ce qui tient compte de l'intention et de la capacité de la Compagnie de refinancer l'emprunt à court terme par des émissions subséquentes de papier commercial ou par un prélèvement sur la facilité de crédit renouvelable.

F. Les taux d'intérêt applicables aux contrats de location-acquisition varient entre 3 ¾ % et 14 ½ % environ, et les dates d'échéance vont de 2000 à 2016. Les intérêts implicites afférents à ces contrats se chiffraient à 577 M$ au 31 décembre 1999 et à 530 M$ au 31 décembre 1998.

Les conventions portant sur du matériel sont garanties par le matériel roulant et sont remboursables en versements mensuels ou semestriels sur différentes périodes allant jusqu'en 2003, à des taux d'intérêt s'échelonnant de 6 % à 13,7 %. Les montants en capital à payer sont de 39 M$ et 12 M$ US (17 M$ CA) au 31 décembre 1999, et étaient de 44 M$ et 16 M$ US (25 M$ CA) au 31 décembre 1998.

G. Les remboursements en capital à payer au cours des prochains exercices s'établissent comme ci-dessous. Ces remboursements incluent les possibilités de rachat et les paiements aux fins des obligations découlant des contrats de location-acquisition existants au 31 décembre 1999 mais excluent les remboursements sur le papier commercial de 9 M$ (6 M$ US).

Exercice	*En millions* Montant
2000	271 $
2001	430
2002	93
2003	467
2004	462
2005 et ultérieurement	2 487

H. Le montant total de la dette payable en dollars US s'élevait à 2 332 M$ US (3 389 M$ CA) au 31 décembre 1999, et à 2 343 M$ US (3 590 M$ CA) au 31 décembre 1998.

I. Au cours de 1999, la Compagnie a enregistré des actifs totalisant 337 M$ ainsi que la dette associée à ces actifs acquis par la levée d'options d'achat de contrats de location existants et de contrats de location pour du nouveau matériel.

11 Capital-actions et titres privilégiés convertibles

A. Capital-actions autorisé

Le capital-actions autorisé de la Compagnie est constitué des titres suivants :

- un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale ;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie A sans valeur nominale pouvant être émises en série ;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie B sans valeur nominale pouvant être émises en série.

B. Actions ordinaires émises et en circulation

Au cours de 1999, la Compagnie a émis 9,2 millions d'actions ordinaires à la suite de l'appel public à l'épargne du 23 juin 1999. La Compagnie a également émis 1,4 million d'actions par suite de la levée d'options d'achat d'actions et dans le cadre des régimes d'actionnariat du personnel. Au 31 décembre 1999, le nombre total des actions ordinaires émises et en circulation s'établissait à 202,4 millions.

C. Titres privilégiés convertibles

Le 23 juin 1999, la Compagnie a émis 4,6 millions de titres privilégiés convertibles au prix de 50 $ US le titre. Ces titres sont des titres subordonnés convertibles en actions ordinaires du CN au gré du porteur à un prix de conversion initial de 38,48 $ US l'action ordinaire, soit un taux de conversion initial de 1,2995 action ordinaire par titre privilégié convertible. À compter du 1er juillet 2002, au gré du CN, mais sous réserve de certaines conditions, les droits qu'ont les porteurs de convertir ces titres peuvent être annulés si le cours du marché dépasse 120 % du prix de conversion pendant une certaine période. Ces titres portent intérêt, payable trimestriellement en dollars US, au taux de 5,25 % par année, et viennent à échéance le 30 juin 2029.

D. Fractionnement d'actions

Le 20 juillet 1999, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé un fractionnement des actions ordinaires à raison de deux pour une qui a été effectué sous forme de dividende en actions. Ainsi, une action ordinaire additionnelle du CN a été remise pour chaque action en circulation ou détenue en trésorerie le 27 septembre 1999 aux actionnaires inscrits le 23 septembre 1999. Tous les régimes d'achat d'actions tiennent compte de l'émission d'actions ou d'options additionnelles à la suite de l'annonce du fractionnement des actions. Toutes les données relatives aux actions tiennent compte de ce fractionnement des actions.

E. Programme de rachat d'actions

Le 25 janvier 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions permettant le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché.

12 Régimes d'achat d'actions

A. Régime d'actionnariat du personnel

Un Régime d'actionnariat du personnel (RAP), prenant effet le 1er septembre 1997, a donné aux membres du personnel admissibles la possibilité de souscrire jusqu'à 6 % de leur salaire brut pour acheter des actions ordinaires de la Compagnie sur le marché libre, en contrepartie de quoi la Compagnie s'engageait à investir, en leur nom, un montant supplémentaire correspondant à 35 % du montant investi par eux. Au 31 décembre 1999, 7 359 membres du personnel participaient au régime (5 100 au 31 décembre 1998). En 1999, un total de 375 681 actions, incluant les contributions de la Compagnie, ont été achetées en vertu du RAP au nom des membres du personnel, comparativement à 244 122 en 1998, d'où une charge avant impôts imputée au bénéfice de 5 M$ et de 3 M$ pour les exercices terminés les 31 décembre 1999 et 1998, respectivement.

B. Options d'achat d'actions

La Compagnie offre aux membres de la direction admissibles des régimes d'options d'achat d'actions leur permettant d'acquérir des actions ordinaires de la Compagnie au cours en vigueur au moment de l'octroi des options. Les options peuvent être levées sur une période maximale de dix ans. En général, les droits de levée des options s'acquièrent sur une période de quatre ans de service continu et ne peuvent être exercés au cours des 12 premiers mois suivant la date de l'octroi. Au 31 décembre 1999, un total de 9,6 millions d'actions ordinaires était autorisé aux fins d'émission dans le cadre de ces régimes.

Les options offertes par la Compagnie comprennent des options conventionnelles qui peuvent être acquises sur une période définie et des options de rendement qui ne peuvent être acquises que si la Compagnie atteint certaines cibles en matière de ratio d'exploitation et de rendement du capital investi sans facteur d'endettement. Au 31 décembre 1999, le nombre d'options conventionnelles et d'options de rendement en circulation s'établissait à 4,1 millions et à 4,2 millions, respectivement.

Les changements relatifs aux options d'achat d'actions offertes par la Compagnie se présentent comme suit :

	Nombre d'options	Moyenne pondérée du prix de levée
	En millions	
En circulation au 31 décembre 1996	3,1	15,57 $
Octroyées	1,1	28,29 $
Annulées	(0,3)	15,53 $
Levées	(0,3)	14,75 $
En circulation au 31 décembre 1997	3,6	19,43 $
Conversion des options de l'IC	3,0	22,57 $ US
Octroyées	1,3	37,35 $
Annulées	(0,4)	20,22 $
Levées	(0,4)	19,42 $
En circulation au 31 décembre 1998 (1)	7,1	29,11 $
Octroyées	3,0	45,46 $
Annulées	(0,4)	34,51 $
Levées	(1,4)	25,43 $
En circulation au 31 décembre 1999 (1)	8,3	34,88 $

(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.

Au 31 décembre 1999, les options d'achat d'actions en circulation et pouvant être levées se présentaient comme suit :

	Options en circulation				Options pouvant être levées	
	Échelle de prix de levée	Nombre d'options	Moyenne pondérée des années jusqu'à l'expiration	Moyenne pondérée du prix de levée	Nombre d'options	Moyenne pondérée du prix de levée
		En millions			*En millions*	
Options octroyées en 1995	13,50 $	0,7	3	13,50 $	0,7	13,50 $
Options octroyées en 1996	18,52 $–23,72 $	0,7	3	18,66 $	0,3	18,73 $
Options octroyées en 1997	24,85 $–38,75 $	0,7	5	28,33 $	0,2	28,67 $
Options octroyées en 1998 (1)	9,25 $–46,25 $	3,3	7	34,91 $	2,3	33,91 $
Options octroyées en 1999	36,14 $–49,45 $	2,9	9	45,40 $	–	– $
Solde au 31 décembre 1999 (1)		8,3	7	34,88 $	3,5	28,16 $

(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.

C. Charge liée à la rémunération en actions

La charge relative à la rémunération liée à certaines options de rendement offertes dans le cadre des régimes d'options d'achat d'actions est déterminée en fonction de la valeur intrinsèque des options, selon la prise de position de l'APB 25, *«Accounting for Stock Issued to Employees»*, et des interprétations y afférentes. La charge constatée à ce titre en 1999, 1998 et 1997 s'est élevée à 7 M$, 13 M$ et 17 M$, respectivement. Si la charge liée à la rémunération avait été déterminée en fonction de la juste valeur à la date de l'octroi des options en vertu de tous les régimes, conformément à la norme FAS 123, *«Accounting for Stock-Based Compensation»*, le bénéfice net pro forma et le bénéfice pro forma par action de la Compagnie s'établiraient comme suit :

Exercice terminé le 31 décembre	1999	1998	1997
Bénéfice net *(en millions)*	740 $	270 $	1 051 $
Bénéfice par action en circulation	3,75 $	1,47 $	6,18 $
Bénéfice dilué par action	3,68 $	1,46 $	6,10 $

Les chiffres pro forma ci-dessous font état des charges liées à la rémunération, établies au moyen du modèle Black-Scholes de fixation des prix de l'option, en fonction des hypothèses suivantes :

Exercice terminé le 31 décembre	1999	1998	1997
Durée projetée de l'option *(nombre d'années)*	7,0	7,0	7,0
Taux d'intérêt sans risque	6,64 %	5,52 %	6,05 %
Volatilité projetée du cours des actions	30 %	30 %	30 %
Dividende moyen par action	0,60 $	0,53 $	0,46 $

Exercice terminé le 31 décembre	1999	1998	1997
Moyenne pondérée de la juste valeur des options octroyées	18,93 $	14,36 $	10,47 $

13 Régimes de retraite

La Compagnie offre des régimes de retraite en vertu desquels presque tous les membres de son personnel ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations généralement fondées sur la rémunération et les années de service et (ou) les cotisations. Les tableaux qui suivent portent sur tous les régimes de la Compagnie. Toutefois, les descriptions ci-dessous portent exclusivement sur le régime de retraite principal de la Compagnie, à savoir le Régime de retraite du CN. Les autres régimes de retraite de la Compagnie sont de moindre importance.

Description du régime

Le Régime de retraite du CN (le Régime de retraite) est un régime contributif à prestations déterminées qui couvre pratiquement tous les membres du personnel du CN. La pension versée est surtout fonction du nombre d'années de service et de la moyenne des derniers gains annuels ouvrant droit à pension. Tous les nouveaux membres du personnel sont, en règle générale, tenus d'y adhérer dès leur entrée en fonctions. Les prestations de retraite sont indexées après la retraite au moyen d'un mécanisme de partage des gains (des pertes), sous réserve d'une augmentation minimale garantie. Le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (les Caisses fiduciaires de retraite du CN) est une société de fiducie indépendante. À titre de fiduciaire, celle-ci exerce certaines fonctions ; elle doit notamment détenir les titres légaux de l'actif des Caisses fiduciaires de retraite du CN et assurer le respect, par la Compagnie, en sa qualité d'administrateur, des dispositions du Régime de retraite et de la législation qui s'y applique.

Politique de capitalisation

Les cotisations des membres du personnel au Régime de retraite sont déterminées selon les modalités du régime. Les cotisations patronales sont déterminées conformément aux dispositions législatives du gouvernement du Canada, la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, et selon les résultats d'évaluations actuarielles réalisées au moins tous les trois ans. Ces évaluations sont effectuées conformément aux exigences législatives et aux recommandations de l'Institut Canadien des Actuaires pour l'évaluation des régimes de retraite.

Description de l'actif des Caisses

L'actif du Régime de retraite du CN est comptabilisé séparément dans les Caisses fiduciaires de retraite du CN et est composé d'encaisse et placements à court terme, d'obligations, d'hypothèques, d'actions canadiennes et étrangères, de biens immobiliers et d'actifs pétroliers et gaziers.

a) Évolution des obligations découlant des régimes de retraite

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998
Obligations découlant des régimes de retraite au début de l'exercice	10 540 $	9 151 $
Modifications	–	212
Coût des prestations au titre des services rendus	95	81
Intérêts débiteurs	632	629
Cotisations des participants aux régimes	73	76
Change étranger – fluctuations	(3)	7
Effet de la compression du régime	–	23
Perte (gain) actuariel(le)	(746)	1 006
Prestations versées et transferts	(656)	(645)
Obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice	9 935 $	10 540 $

b) Évolution de l'actif des régimes

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	10 728 $	9 984 $
Rendement réel sur l'actif des régimes	1 567	1 229
Cotisations de l'employeur	59	77
Cotisations des participants aux régimes	73	76
Change étranger – fluctuations	(3)	7
Prestations versées et transferts	(656)	(645)
Juste valeur de l'actif des régimes à la fin de l'exercice	11 768 $	10 728 $

c) Capitalisation

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Excédent de la juste valeur de l'actif des régimes par rapport aux obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice[1]	1 833 $	188 $
Gain actuariel net non constaté[1]	(1 976)	(372)
Obligations transitoires nettes non constatées	78	96
Coût des prestations au titre des services passés non constaté	172	193
Montant net constaté	107 $	105 $

(1) Assujetti au partage ultérieur de gains en vertu des dispositions du régime.

d) Montant constaté dans le Bilan consolidé

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Coût des prestations versées à l'avance	113 $	112 $
Coût des prestations constituées	(6)	(7)
Passif minimum supplémentaire	–	(5)
Actif intangible	–	3
Autre bénéfice global cumulé	–	2
Montant net constaté	107 $	105 $

e) Éléments du coût net des prestations

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Coût des prestations au titre des services rendus	95 $	81 $	51 $
Intérêts débiteurs	632	629	613
Rendement prévu sur l'actif des régimes	(732)	(701)	(657)
Amortissement des obligations transitoires nettes	19	21	20
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	20	20	2
Perte actuarielle nette constatée	23	–	12
Coût net des prestations	57 $	50 $	41 $

f) Hypothèses selon une moyenne pondérée

31 décembre	1999	1998	1997
Taux d'actualisation	7,00 %	6,00 %	6,50 %
Taux d'augmentation de la rémunération	4,25 %	4,25 %	4,50 %
Rendement prévu sur l'actif des régimes pour l'exercice terminé le 31 décembre	9,00 %	9,00 %	8,25 %

Au 31 décembre 1998, un des régimes de retraite de la Compagnie présentait des obligations au titre des prestations constituées (114 M$) qui excédaient la juste valeur de son actif (102 M$), ce qui donne lieu à un passif minimum supplémentaire. Les obligations au titre des prestations projetées s'établissaient à 119 M$ au 31 décembre 1998.

14 Charge spéciale

La Compagnie a inscrit à ses activités une charge de 590 M$ en 1998 au titre de programmes de compression de l'effectif qui visent à réduire les coûts d'exploitation futurs et à accroître la productivité. Cette charge comprend les indemnités de cessation d'emploi et autres sommes à verser pour environ 3 000 réductions de postes, (1 400 ayant eu lieu en 1998 et 1 300 autres en 1999 ; les réductions restantes devant avoir lieu en 2000). Les mesures d'amélioration de la productivité de la main-d'œuvre et de l'efficacité de l'exploitation sont appliquées à l'ensemble de la Compagnie, et entraînent des réductions de personnel dans les fonctions administration, transport, ingénierie et matériel. La majorité des versements liés aux compressions de l'effectif devraient s'étaler sur les six prochaines années.

15 Intérêts débiteurs

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Intérêts sur la dette à long terme	319 $	257 $	121 $
Intérêts sur les emprunts à court terme	–	2	2
Intérêts créditeurs	(5)	(17)	(6)
Total – Secteurs d'activité maintenus	314 $	242 $	117 $
Versement d'intérêts en espèces – Secteurs d'activité maintenus	311 $	192 $	109 $

16 Autres produits

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Gain sur la cession d'immobilisations	56 $	51 $	37 $
Revenu de placement	21	20	19
Perte nette de location	(25)	(20)	(10)
Gain (perte) de change	4	(26)	(38)
Revenu (perte) provenant de Canac Inc.	1	5	(2)
Gain sur la vente d'une participation dans une coentreprise	–	–	21
Autres	(2)	(13)	(3)
	55 $	17 $	24 $

17 Impôts sur le revenu

La charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus de la Compagnie comprend les éléments suivants :

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Taux de base combiné des gouvernements fédéral et provinciaux du Canada (taux de base combiné)	44,4 %	44,4 %	44,4 %
Charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus selon le taux de base combiné	(536) $	(132) $	(370) $
Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu attribuable aux éléments suivants :			
Impôt fédéral des grandes sociétés et autres impôts	(12)	(18)	(10)
Écart du taux d'imposition des États-Unis	38	–	–
Gain sur la cession d'immobilisations	8	8	4
Participation aux bénéfices de l'IC	–	47	–
Autres	40	21	11
Charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus	(462) $	(74) $	(365) $
Charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus :			
Exigibles	(45) $	(18) $	(10) $
Reportés	(417)	(56)	(355)
	(462) $	(74) $	(365) $
Recouvrement d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité abandonnés	– $	– $	12 $
Paiements en espèces pour impôts sur le revenu	45 $	18 $	10 $

Les éléments importants des impôts reportés débiteurs et créditeurs sont les suivants :

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Impôts reportés débiteurs		
Pertes reportées	39 $	222 $
Provisions pour compressions de l'effectif	266	352
Courus à payer et autres provisions	186	76
Avantages postérieurs à la retraite	89	20
	580	670
Impôts reportés créditeurs		
Immobilisations	3 409	866
	3 409	866
Montant total net des impôts reportés créditeurs	2 829	196
Montant net des impôts reportés débiteurs à court terme	146	131
Montant net des impôts reportés créditeurs à long terme	2 975 $	327 $

18 Secteurs d'activité abandonnés

En vue de concentrer ses ressources sur l'exploitation d'un réseau de transport, la Compagnie a adopté, à la fin de 1997, un plan bien arrêté pour se retirer du secteur des télécommunications exploité par une filiale. La perte de 1997 attribuable aux secteurs d'activité abandonnés comprend la somme de 6 M$ après impôts liée aux pertes de ce secteur d'activité et une provision pour perte sur la cession de 12 M$ après impôts. L'actif et le passif des secteurs d'activité abandonnés inscrits au Bilan consolidé sont négligeables. Les flux de trésorerie utilisés par les secteurs d'activité abandonnés en 1997 étaient de 20 M$.

19 Information sectorielle

A. Zones géographiques

La Compagnie fait affaire dans un seul secteur d'activité. Ses activités et ses éléments d'actif sont situés au Canada et aux États-Unis.

B. Information sur les zones géographiques

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Produits d'exploitation :			
Activités ferroviaires au Canada	3 524 $	3 500 $	3 726 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	1 712	578	557
	5 236 $	4 078 $	4 283 $
Bénéfice d'exploitation :			
Activités ferroviaires au Canada	1 015 $	381 $	846 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	452	37	81
	1 467 $	418 $	927 $
Bénéfice (perte) des secteurs d'activité maintenus :			
Activités ferroviaires au Canada	565 $	225 $	417 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	181	(106)	52
Participation aux bénéfices de l'IC	–	105	–
	746 $	224 $	469 $
Amortissement :			
Activités ferroviaires au Canada *i)*	294 $	304 $	303 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	202	15	14
	496 $	319 $	317 $
Dépenses en immobilisations : ii)			
Activités ferroviaires au Canada *iii)*	954 $	787 $	745 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	324	84	48
	1 278 $	871 $	793 $

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Éléments d'actif identifiables :		
Activités ferroviaires au Canada	8 189 $	7 713 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	8 227	404
Investissement dans l'IC	–	3 821
	16 416	11 938
Secteurs d'activité abandonnés	14	14
	16 430 $	11 952 $

i) Comprend 6 M$ (3 M$ en 1998, 2 M$ en 1997) au titre de l'amortissement des immobilisations se rapportant au revenu de location net et à Canac Inc.

ii) Représente des acquisitions d'immobilisations.

iii) Comprend 11 M$ (17 M$ en 1998, 5 M$ en 1997) au titre d'acquisitions d'immobilisations se rapportant au revenu de location net et à Canac Inc. Ce montant comprend également des dépenses en immobilisations hors caisse financées au moyen de contrats de location-acquisition et de l'amortissement capitalisé.

20 Bénéfice par action

Les données de 1998 et de 1997 ont été ajustées pour refléter le fractionnement des actions ordinaires à raison de deux pour une (voir Note 11 D).

Exercice terminé le 31 décembre	1999	1998	1997
Bénéfice par action en circulation			
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	3,78 $	1,22 $	2,75 $
Secteurs d'activité abandonnés	–	–	(0,11)
Effet cumulatif des changements de convention comptable	0,03	0,23	3,47
Bénéfice net	3,81 $	1,45 $	6,11 $
Bénéfice dilué par action			
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	3,71 $	1,21 $	2,72 $
Secteurs d'activité abandonnés	–	–	(0,11)
Effet cumulatif des changements de convention comptable	0,03	0,23	3,42
Bénéfice net	3,74 $	1,44 $	6,03 $

Le tableau suivant présente la conciliation entre le bénéfice par action en circulation et le bénéfice dilué par action :

En millions, sauf indication contraire — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	746 $	224 $	469 $
Effet de la conversion présumée des titres privilégiés sur le bénéfice	6 $	– $	– $
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation	197,3	183,1	170,1
Effet de dilution des titres privilégiés et des options d'achat d'actions	5,2	1,7	2,3
Nombre moyen pondéré d'actions en circulation après dilution	202,5	184,8	172,4
Bénéfice par action en circulation des secteurs d'activité maintenus *(en dollars)*	3,78 $	1,22 $	2,75 $
Bénéfice dilué par action des secteurs d'activité maintenus *(en dollars)*	3,71 $	1,21 $	2,72 $

Chiffres pro forma en supposant l'application rétroactive des nouvelles conventions comptables :

En millions, sauf les données relatives aux actions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	746 $	214 $	484 $
Bénéfice par action en circulation	3,78 $	1,17 $	2,85 $
Bénéfice dilué par action	3,71 $	1,16 $	2,81 $
Bénéfice net	746 $	214 $	466 $
Bénéfice par action en circulation	3,78 $	1,17 $	2,74 $
Bénéfice dilué par action	3,71 $	1,16 $	2,70 $

21 Engagements et éventualités d'importance

A. Contrats de location

Au 31 décembre 1999, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location-exploitation et de contrats de location-acquisition totalisaient 893 M$ et 1 482 M$, respectivement, et les paiements minimaux nets annuels à effectuer au cours de chacun des cinq prochains exercices jusqu'en l'an 2005 et ultérieurement s'établissaient comme suit :

Exercice — *En millions*	Location-exploitation	Location-acquisition
2000	169 $	170 $
2001	154	179
2002	130	132
2003	102	132
2004	84	107
2005 et ultérieurement	254	762
	893 $	1 482
Moins : les intérêts implicites sur les contrats de location-acquisition à des taux variant entre 3 ¾ % et 14 ½ % environ		577
Valeur actuelle des paiements minimaux exigibles en vertu de contrats de location-acquisition, convertis au taux de clôture et compris dans la dette		905 $

B. Autres engagements

Au 31 décembre 1999, les engagements de la Compagnie étaient de 111 M$ pour l'acquisition de locomotives et de wagons, de 38 M$ pour des rails, de 39 M$ pour des traverses, de 18 M$ pour du matériel routier et de 1 M$ pour du matériel intermodal. De plus, au 31 décembre 1999, la Compagnie s'était engagée à consacrer un total de 18 M$ pour la réparation de wagons pour les années 2000 à 2002 et avait signé des contrats avec des fournisseurs de carburant portant sur l'achat d'environ 47 % de sa consommation de carburant prévue en 2000 au prix du marché en vigueur à la date d'achat.

C. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des blessures, ainsi qu'à des dommages matériels. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. Bien qu'on ne puisse prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 1999, la direction est d'avis que leur résolution n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Compagnie.

D. Questions environnementales

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices, sur la base des renseignements actuels, à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels. On ne peut estimer avec suffisamment de précision l'ampleur de ces passifs additionnels ou des coûts qui découleraient des mesures prises pour se conformer aux lois et règlements sur l'environnement et pour limiter les cas de contamination ou y remédier, et ce, pour les raisons suivantes :

i) l'absence d'information technique spécifique portant sur de nombreux sites ;

ii) l'absence d'autorité gouvernementale, d'ordonnances de tierces parties ou de réclamations à l'égard de certains sites ;

iii) la possibilité que les lois et les règlements soient modifiés, que de nouvelles lois ou de nouveaux règlements soient adoptés, que de nouvelles technologies de mise hors service soient développées, et l'incertitude relative au moment où les travaux seront réalisés sur certains sites ;

iv) la possibilité que les coûts pour certains sites soient récupérés auprès de tierces parties.

Par conséquent, on ne peut déterminer à l'heure actuelle la probabilité que ces coûts soient engagés, ni indiquer si ces coûts seront d'importance pour la Compagnie. Ainsi, il n'y a aucune certitude que des passifs ou des coûts importants relatifs aux questions environnementales ne seront pas engagés dans l'avenir ou qu'ils n'auront pas de répercussions négatives sur les liquidités de la Compagnie. Bien qu'il soit impossible d'estimer avec suffisamment de précision l'incidence des questions environnementales sur les résultats d'exploitation et les liquidités, la direction est d'avis que, selon les informations actuelles, ces questions n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou la position concurrentielle de la Compagnie. Les coûts liés à toutes les mesures correctives futures seront provisionnés durant l'exercice au cours duquel ils seront connus.

21 Engagements et éventualités d'importance *(suite)*

Au 31 décembre 1999, la Compagnie avait une provision totale pour charges environnementales de 96 M$ contre 65 M$ au 31 décembre 1998. Au cours de l'exercice, la Compagnie a imputé à cette provision des dépenses de 16 M$, comparativement à 11 M$ en 1998 et 11 M$ en 1997. De plus, les dépenses en immobilisations pour les questions environnementales ont été de 11 M$ en 1999, de 13 M$ en 1998 et de 13 M$ en 1997. La Compagnie s'attend également à ce que ces dépenses en immobilisations soient d'environ 15 M$ en 2000, de 13 M$ en 2001 et de 10 M$ en 2002. La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

22 Instruments financiers

A. Gestion des risques

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change, et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation.

i) Risque de crédit

La Compagnie s'expose à un risque de crédit dans le cas où les contreparties aux instruments financiers dérivés ne respectent pas leurs obligations. En l'occurrence, elle ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit des contreparties. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille constamment la cote de crédit des contreparties. Au 31 décembre 1999, le montant total du risque de crédit lié aux contreparties de la Compagnie était négligeable. La Compagnie estime qu'il n'y a pas de concentration significative du risque de crédit.

ii) Taux d'intérêt

La Compagnie utilise, à l'occasion, les instruments financiers dérivés à titre de couverture contre les fluctuations des taux d'intérêt sur des transactions prévues.

En 1998, lors de l'émission de 925 M$ US de titres d'emprunt à long terme en vue de faire l'acquisition de l'IC, la Compagnie a couvert une partie du risque lié aux fluctuations des taux d'intérêt au moyen de contrats à terme et d'options. La charge se rapportant à ces instruments de couverture a été reportée et est amortie sur la durée des émissions respectives de titres d'emprunt.

iii) Devises étrangères

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie importante de ses affaires et de ses produits d'exploitation sont libellés en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

La Compagnie a conclu un contrat de change à terme (swap de devises) portant sur ses obligations sur 15 ans, libellées en francs suisses. Ce contrat de change à terme sert de couverture pour effectivement fixer le montant de dollars canadiens requis sur la durée de la dette afin d'effectuer tous les paiements nécessaires dans la devise étrangère d'émission. La Compagnie n'a pas réalisé de gains nets ni subi de pertes nettes significatifs à l'égard de cette opération. Aucune perte n'est prévue en ce qui concerne la possibilité que la contrepartie au swap de devises ne satisfasse pas à ses obligations.

En 1998, la Compagnie a désigné l'ensemble de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans l'IC. En conséquence, les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US sont inclus dans le poste Autre bénéfice global cumulé, de même que les gains et les pertes de change non matérialisés sur la conversion de l'investissement net de la Compagnie dans l'IC, poste qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

iv) Carburant

La Compagnie a mis en place un programme de couverture visant à protéger ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale contre des fluctuations défavorables des prix du carburant. Afin d'atténuer les risques inhérents à la volatilité des prix du carburant, la Compagnie dispose de divers accords d'échanges financiers et contrats de *collar*. La Compagnie surveille également ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. Au 31 décembre 1999, la Compagnie s'était ainsi protégée à raison de 27 % environ de sa consommation de carburant prévue pour 2000. Les gains non constatés (pertes non constatées) attribuables aux activités de couverture de la Compagnie s'élevaient à environ 9 M$ et (8) M$ aux 31 décembre 1999 et 1998, respectivement.

B. Juste valeur des instruments financiers

Selon les principes comptables généralement reconnus, la juste valeur d'un instrument financier désigne le prix auquel l'instrument pourrait se négocier entre des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La Compagnie utilise les méthodes et hypothèses suivantes pour estimer la juste valeur de chaque catégorie d'instruments financiers dont la valeur comptable est présentée au Bilan consolidé sous les postes suivants :

i) Espèces et quasi-espèces, Débiteurs, Créditeurs et charges à payer et Autres éléments du passif à court terme :

La valeur comptable se rapproche de la juste valeur puisque ces instruments ont une date d'échéance rapprochée.

ii) Autres éléments d'actif et charges reportées :

Investissements : La Compagnie possède plusieurs investissements sous forme de titres d'emprunt et de participations dont la valeur comptable se rapproche de la juste valeur, à l'exception d'un investissement dont la juste valeur a été estimée en fonction de la quote-part du CN des bénéfices cumulés.

iii) Dette à long terme :

La juste valeur de la dette à long terme de la Compagnie est estimée selon les valeurs à la cote des titres d'emprunt identiques ou semblables ainsi que selon les flux monétaires actualisés aux taux d'intérêt en vigueur de titres d'emprunt dont les modalités, la notation de la société et la durée restante à l'échéance sont semblables.

iv) Titres privilégiés convertibles :

La juste valeur des titres privilégiés convertibles de la Compagnie est estimée selon la valeur à la cote.

Le tableau qui suit présente les valeurs comptables et les justes valeurs estimatives des instruments financiers de la Compagnie aux 31 décembre 1999 et 1998, pour lesquels les valeurs comptables n'apparaissent pas au Bilan consolidé ou pour lesquels les valeurs comptables diffèrent des justes valeurs :

En millions	*31 décembre 1999*		*31 décembre 1998*	
	Valeur comptable	**Juste valeur**	Valeur comptable	Juste valeur
Actif financier				
Investissements	**22 $**	**42 $**	50 $	50 $
Passif financier				
Dette à long terme (y compris la tranche échéant à moins d'un an)	**4 219 $**	**4 092 $**	4 128 $	4 226 $
Titres privilégiés convertibles	**334 $**	**281 $**	– $	– $

23 Autre bénéfice (perte) global(e)

A. Le tableau suivant présente les éléments du poste Autre bénéfice (perte) global(e) et les incidences fiscales connexes :

En millions	*Exercice terminé le 31 décembre 1999*			*Exercice terminé le 31 décembre 1998*		
	Avant impôts	**Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu**	**Déduction faite des impôts**	Avant impôts	Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu	Déduction faite des impôts
Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de la dette à long terme libellée en dollars US et désignée comme couverture de change relativement à l'investissement dans l'IC	**180 $**	**(69) $**	**111 $**	(246) $	102 $	(144) $
Gain (perte) de change non matérialisé(e) sur la conversion de l'investissement net dans l'IC	**(202)**	**78**	**(124)**	259	(108)	151
Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite	**2**	**(1)**	**1**	(2)	1	(1)
Autre bénéfice (perte) global(e)	**(20) $**	**8 $**	**(12) $**	11 $	(5) $	6 $

B. Le tableau suivant présente les variations dans les soldes de chacune des composantes du poste Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) :

En millions	Change étranger sur dette en $ US	Change étranger sur investissement dans l'IC	Ajustement lié au passif minimum du régime de retraite	Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e)
Solde au 1er janvier 1998	– $	– $	– $	– $
Variation en cours d'exercice	(144)	151	(1)	6
Solde au 31 décembre 1998	(144)	151	(1)	6
Variation en cours d'exercice	111	(124)	1	(12)
Solde au 31 décembre 1999	**(33) $**	**27 $**	**– $**	**(6) $**

24 Information financière consolidée de l'Illinois Central Railroad Company

La Compagnie a pleinement et inconditionnellement garanti certains titres de créance de l'Illinois Central Railroad Company (ICRR) émis sur le marché. Conséquemment, la Compagnie n'a pas présenté d'états financiers distincts ni de documents d'information autres que ceux qui se trouvent à la page suivante puisque la direction a établi qu'une telle information n'est pas significative pour les détenteurs de titres de créance de l'ICRR.

24 Information financière consolidée de l'Illinois Central Railroad Company *(suite)*

On trouvera ci-dessous un sommaire de l'information financière de l'ICRR, fondée sur son coût historique, pour les exercices terminés les 31 décembre 1999, 1998 et 1997, et aux 31 décembre 1999 et 1998.

Illinois Central Railroad Company
État consolidé condensé des résultats

En millions de dollars US — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Produits d'exploitation	670 $	651 $	623 $
Charges d'exploitation	529	444	395
Bénéfice d'exploitation	141	207	228
Autres produits	6	13	6
Intérêts débiteurs	(48)	(28)	(28)
Bénéfice avant impôts sur le revenu	99	192	206
Charge d'impôts sur le revenu	(37)	(71)	(70)
Bénéfice net	62 $	121 $	136 $

Les charges d'exploitation pour les exercices terminés les 31 décembre 1999 et 1998 comprenaient une charge spéciale pour des compressions de l'effectif et des paiements d'indemnités liées à la fusion de 46 M$ US et de 28 M$ US, respectivement.

L'exercice terminé le 31 décembre 1999 comprend également une charge de 25 M$ US liée principalement aux règlements de litiges et aux réclamations relatives aux risques divers.

Illinois Central Railroad Company
Bilan consolidé condensé

En millions de dollars US — *31 décembre*	1999	1998
Actif		
Actif à court terme	220 $	218 $
Actif à long terme	1 735	1 667
Total – Actif	1 955 $	1 885 $
Passif et avoir des actionnaires		
Passif à court terme	282 $	271 $
Payable à une société affiliée	578	–
Dette à long terme	512	544
Impôts sur le revenu reportés	337	334
Autres éléments de passif et provisions	171	109
Avoir des actionnaires	75	627
Total – Passif et avoir des actionnaires	1 955 $	1 885 $

25 Chiffres comparatifs

Pour respecter la présentation adoptée dans l'exercice en cours, une nouvelle classification a été appliquée à certains chiffres présentés pour les exercices 1998 et 1997.

Table des matières

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

62 Analyse de la direction
75 Rapport de la direction
75 Rapport des vérificateurs
76 État consolidé des résultats
77 Bilan consolidé
78 État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires
79 État consolidé des flux de trésorerie

Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du

99 Revue générale
100 Rapport du fiduciaire
100 Rapport de l'actuaire
101 Rapport des vérificateurs
102 État consolidé de l'actif net à la valeur marchande
103 État consolidé de l'évolution de l'actif net à la valeur marchande
104 Notes afférentes aux états financiers consolidés

Notes afférentes aux états financiers consolidés

80 1. Énoncé des conventions comptables importantes
81 2. Changements de convention comptable
82 3. Projet de regroupement du Canadien National et du Burlington Northern Santa Fe
83 4. Acquisition et consolidation de l'Illinois Central Corporation
84 5. Débiteurs
84 6. Immobilisations
85 7. Facilités de crédit
85 8. Créditeurs et charges à payer
85 9. Autres éléments de passif et crédits reportés
86 10. Dette à long terme
87 11. Capital-actions et titres privilégiés convertibles
87 12. Régimes d'achat d'actions
88 13. Régimes de retraite
89 14. Charge spéciale
89 15. Intérêts débiteurs
90 16. Autres produits
90 17. Impôts sur le revenu
90 18. Secteurs d'activité abandonnés
90 19. Information sectorielle
91 20. Bénéfice par action
91 21. Engagements et éventualités d'importance
92 22. Instruments financiers
94 23. Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis
98 24. Information financière consolidée de l'Illinois Central Railroad Company
98 25. Chiffres comparatifs

Analyse de la direction

L'analyse de la direction rend compte de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de ses filiales en propriété exclusive, y compris la Grand Trunk Corporation et l'Illinois Central Corporation (IC). Dans cette analyse, le mot «Compagnie» désigne le CN et ses filiales, selon le contexte. Les actions ordinaires du CN sont inscrites aux bourses de Toronto et de New York. Toutes les données financières contenues dans le présent document sont exprimées en dollars canadiens, à moins d'indication contraire, et sont établies selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada.

Résultats financiers

Comparaison entre 1999 et 1998

Lorsqu'il y a lieu et uniquement à des fins de comparaison, l'analyse de la direction des résultats financiers pour la comparaison entre 1999 et 1998 a aussi été préparée en utilisant les chiffres pro forma de 1998, qui sont présentés à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999. Les données pro forma de 1998, telles qu'elles sont utilisées dans les présentes, se rapportent à la consolidation des résultats d'exploitation de l'IC, en supposant que la Compagnie ait acquis et pris le contrôle de l'IC le 1er janvier 1998.

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 602 M$ (3,02 $ par action) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 109 M$ (0,60 $ par action) ou 132 M$ (0,69 $ par action) sur une base pro forma, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998.

En 1998, la Compagnie a inscrit une charge spéciale de 590 M$, 345 M$ après impôts (1,88 $ par action, 1,80 $ par action sur une base pro forma) pour tenir compte des compressions de l'effectif. À l'exclusion de l'effet de cet élément, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 454 M$ (2,48 $ par action) ou 477 M$ (2,49 $ par action) sur une base pro forma pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998.

Le bénéfice d'exploitation de 1999 s'est établi à 1 233 M$ contre 247 M$ (480 M$ sur une base pro forma) en 1998. À l'exclusion de la charge spéciale, le bénéfice d'exploitation a augmenté de 396 M$, ou 47 % (163 M$ ou 15 % sur une base pro forma) en 1999, comparativement au bénéfice d'exploitation de 1998 de 837 M$ (1 070 M$ sur une base pro forma). Le ratio d'exploitation de 1999 a été de 76,6 % comparativement à 79,6 % (79,3 % sur une base pro forma) en 1998, à l'exclusion de la charge spéciale.

Produits d'exploitation

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, les produits d'exploitation ont totalisé 5 261 M$ contre 4 101 M$ en 1998, soit une hausse de 1 160 M$, ou 28 %, attribuable dans une large mesure à la consolidation des résultats d'exploitation de l'IC en 1999.

Lorsqu'on compare les produits d'exploitation de 1999 avec ceux pro forma de 1998 de 5 160 M$, on constate que les produits d'exploitation de l'exercice ont augmenté de 101 M$, ou 2 %. L'augmentation est surtout attribuable à un accroissement des produits d'exploitation réalisés par les groupes commerciaux des Véhicules automobiles, des Produits pétroliers et chimiques et de l'Intermodal, accroissement qui a été, en partie, neutralisé par les produits d'exploitation tirés du groupe commercial du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont augmenté de 4 %, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont diminué de 2 %.

Les données de 1998 présentées dans le tableau ci-dessous ont été établies sur une base pro forma. Uniquement à des fins de comparaison, les écarts se rapportant à chacun des groupes commerciaux sont exposés ci-après dans le cadre d'une analyse faisant appel uniquement aux chiffres pro forma de 1998.

Exercice terminé le 31 décembre	1999	1998	1999	1998	1999	1998
	Produits d'exploitation		Tonnes-milles commerciales		Produits marchandises par tonne-mille commerciale	
	En millions				*En cents*	
Produits pétroliers et chimiques	878 $	851 $	24 194	22 100	3,63	3,85
Métaux et minéraux	398	408	9 271	9 970	4,29	4,09
Produits forestiers	995	979	27 500	26 220	3,62	3,73
Charbon	402	474	18 645	19 907	2,16	2,38
Produits céréaliers et engrais	1 066	1 068	38 681	37 904	2,76	2,82
Intermodal	810	790	22 589	20 353	3,59	3,88
Véhicules automobiles	483	382	2 733	2 215	17,67	17,25
Autres éléments	229	208	–	–	–	–
Total	5 261 $	5 160 $	143 613	138 669	3,50	3,57

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

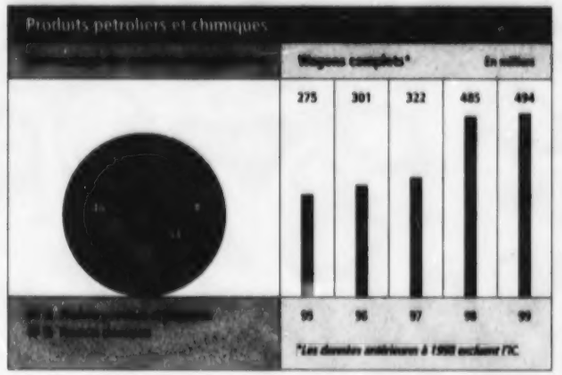
LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

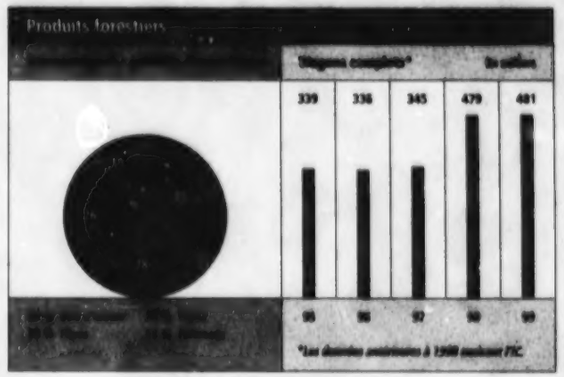
micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

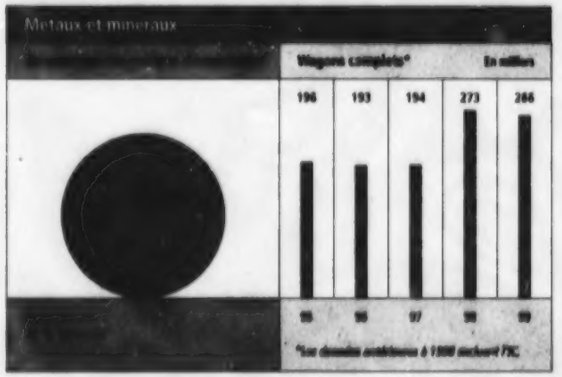
Produits pétroliers et chimiques – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 9 %, respectivement
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 27 M$ par rapport à 1998. La croissance découle des conditions favorables des marchés du soufre, des plastiques et des dérivés du plastique, particulièrement au Canada, et de la fermeté de la demande pour le gaz de pétrole liquéfié. L'amélioration a été en partie annulée par une hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, hausse qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Une augmentation de la longueur moyenne des parcours a entraîné une diminution de 6 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.



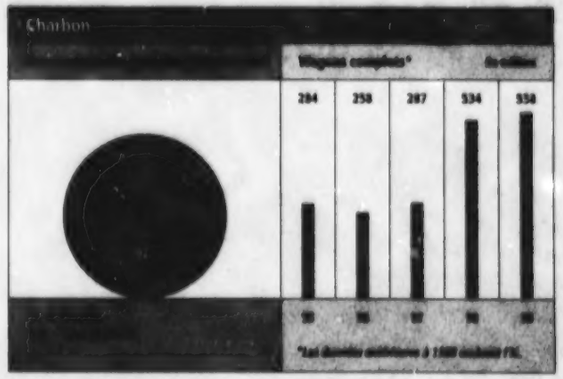
Produits forestiers – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 2 % et de 5 %, respectivement
Les produits d'exploitation de 1999 ont augmenté de 16 M$ par rapport à 1998. Cette performance positive en 1999 reflétait l'augmentation du trafic de bois d'œuvre et de panneaux par suite du raffermissement des marchés de la construction au Canada et aux États-Unis, une reprise graduelle des marchés internationaux de la pâte de bois de même qu'une grève déclenchée chez un important client producteur de papier en 1998. La hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie, a eu pour effet de neutraliser en partie les améliorations enregistrées au cours de l'exercice courant. Un changement en faveur du trafic sur longues distances a contribué à réduire de 3 % les produits marchandises par tonne-mille commerciale.



Métaux et minéraux – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 2 % et de 7 %, respectivement
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 10 M$ par rapport à 1998. La diminution s'explique par un ralentissement des expéditions d'acier en raison d'un accroissement, au début de l'exercice, des importations d'acier en provenance de l'étranger aux États-Unis et au Canada. Cette diminution a été partiellement compensée par l'accroissement du trafic des matériaux de construction dû à la vitalité du secteur de la construction, ainsi que par la vigueur du trafic des métaux non ferreux au Canada. L'accroissement des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 5 % est attribuable à une diminution de la longueur moyenne des parcours.



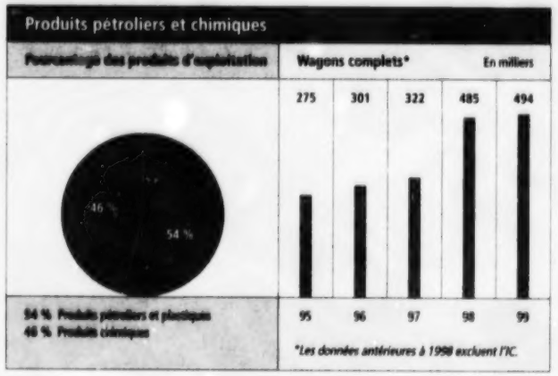
Charbon – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 15 % et de 6 %, respectivement
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 72 M$ par rapport à 1998. La baisse constatée en 1999 était due au fléchissement des exportations canadiennes de charbon en raison d'une réduction de la production d'acier en Asie et des réductions des prix contractuels du charbon. La baisse de 9 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par une baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix de ce combustible.

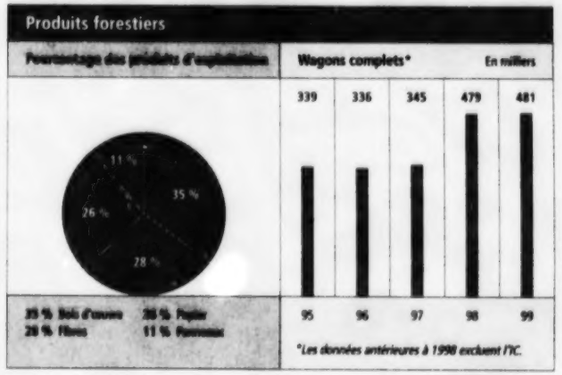


Analyse de la direction

Produits pétroliers et chimiques – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 9 %, respectivement
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 27 M$ par rapport à 1998. La croissance découle des conditions favorables des marchés du soufre, des plastiques et des dérivés du plastique, particulièrement au Canada, et de la fermeté de la demande pour le gaz de pétrole liquéfié. L'amélioration a été en partie annulée par une hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, hausse qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Une augmentation de la longueur moyenne des parcours a entraîné une diminution de 6 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.

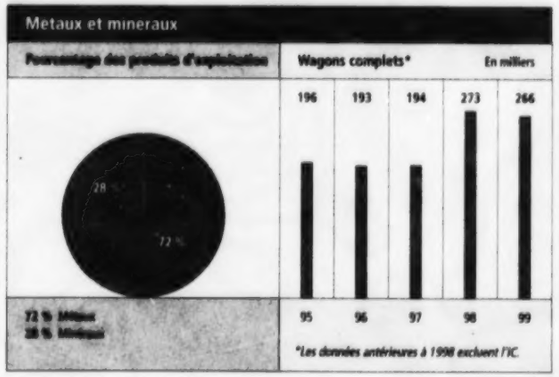
Produits forestiers – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 2 % et de 5 %, respectivement
Les produits d'exploitation de 1999 ont augmenté de 16 M$ par rapport à 1998. Cette performance positive en 1999 reflétait l'augmentation du trafic de bois d'œuvre et de panneaux par suite du raffermissement des marchés de la construction au Canada et aux États-Unis, une reprise graduelle des marchés internationaux de la pâte de bois de même qu'une grève déclenchée chez un important client producteur de papier en 1998. La hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local, qui est liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie, a eu pour effet de neutraliser en partie les améliorations enregistrées au cours de l'exercice courant. Un changement en faveur du trafic sur longues distances a contribué à réduire de 3 % les produits marchandises par tonne-mille commerciale.

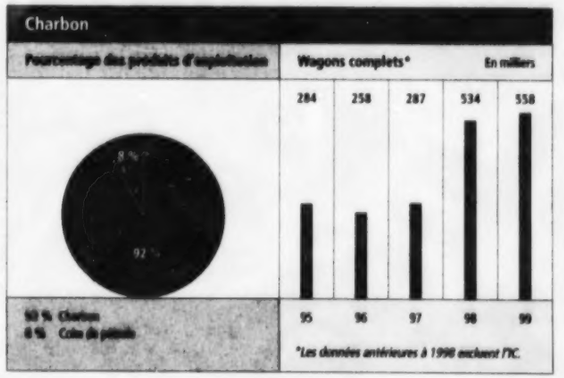




Métaux et minéraux – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 2 % et de 7 %, respectivement
Les produits d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 10 M$ par rapport à 1998. La diminution s'explique par un ralentissement des expéditions d'acier en raison d'un accroissement, au début de l'exercice, des importations d'acier en provenance de l'étranger aux États-Unis et au Canada. Cette diminution a été partiellement compensée par l'accroissement du trafic des matériaux de construction dû à la vitalité du secteur de la construction, ainsi que par la vigueur du trafic des métaux non ferreux au Canada. L'accroissement des produits marchandises par tonne-mille commerciale de 5 % est attribuable à une diminution de la longueur moyenne des parcours.

Charbon – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 15 % et de 6 %, respectivement
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont diminué de 72 M$ par rapport à 1998. La baisse constatée en 1999 était due au fléchissement des exportations canadiennes de charbon en raison d'une réduction de la production d'acier en Asie et des réductions des prix contractuels du charbon. La baisse de 9 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par une baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés aux prix de ce combustible.

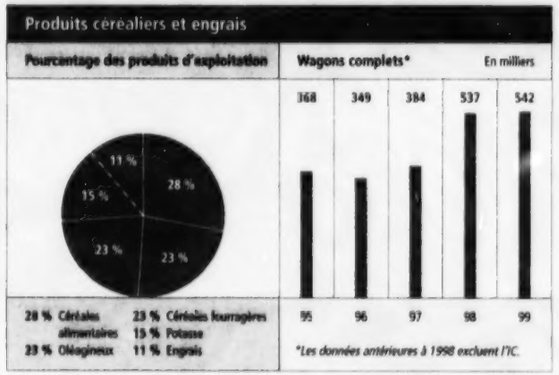




Analyse de la direction

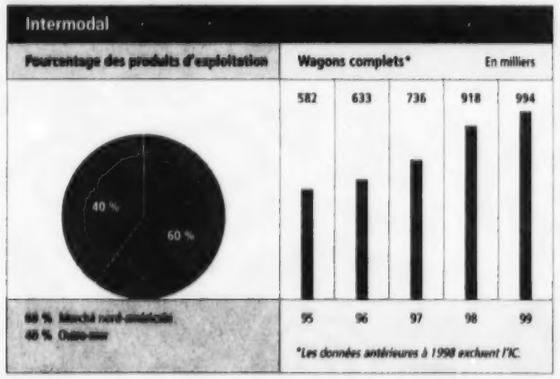
Produits céréaliers et engrais – Stabilité des produits d'exploitation et augmentation de 2 % des volumes transportés

Les produits d'exploitation sont demeurés pratiquement inchangés en 1999. La baisse de 2 M$ reflétait un ralentissement des expéditions d'huile et de graines de canola en raison des conditions du marché, la faiblesse des exportations canadiennes de blé au début de l'année, de même que la hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Ces baisses ont été compensées par l'augmentation des exportations américaines de maïs transitant par le golfe du Mexique, ainsi que celle des expéditions de potasse qui est liée à la croissance importante des exportations canadiennes de potasse au cours du quatrième trimestre de 1999. La baisse de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale résulte principalement de la réduction, en août 1998, de 1,2 % des tarifs de transport réglementés pour les produits céréaliers canadiens.



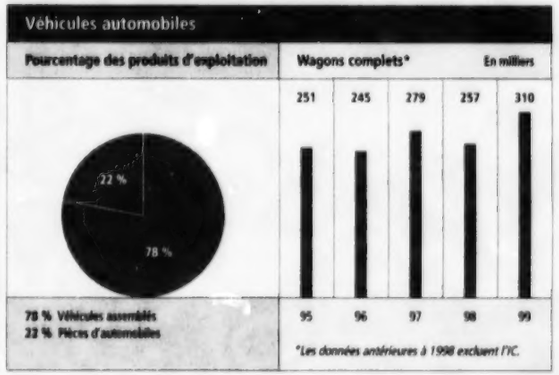
Intermodal – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 11 %, respectivement

Les produits d'exploitation en 1999 ont augmenté de 20 M$ par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Cette augmentation était surtout attribuable à la vitalité du segment outre-mer, allant de pair avec l'intensification du trafic des conteneurs, et à l'obtention d'un nouveau trafic transitant par le port de Vancouver. Le segment nord-américain a également contribué à cette croissance alimentée par la vigueur de l'économie américaine. Cette croissance a été en partie neutralisée par la faiblesse du marché intérieur canadien des expéditions à destination de l'Ouest. Une concurrence intense et un changement dans les circuits de distribution, à la fois dans les segments outre-mer et nord-américain, ont entraîné une baisse de 7 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.



Véhicules automobiles – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 26 % et de 23 %, respectivement

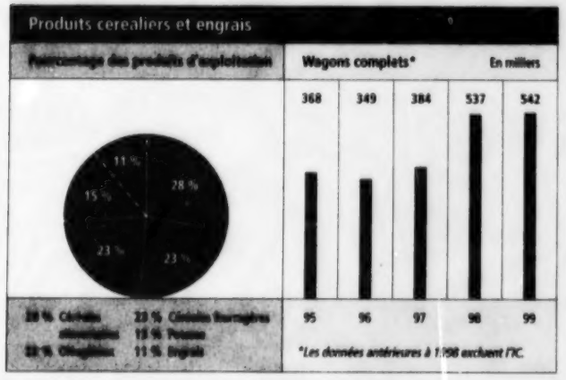
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 se sont accrus de 101 M$ par rapport à 1998. L'augmentation constatée va de pair avec la progression enregistrée dans les ventes de véhicules tant au Canada qu'aux États-Unis, de même qu'avec la croissance à deux chiffres des exportations canadiennes de véhicules, et elle tient compte également des effets d'une grève survenue chez un important constructeur d'automobiles en 1998. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique surtout par un changement des circuits de distribution et par la faiblesse du dollar canadien au début de 1999.



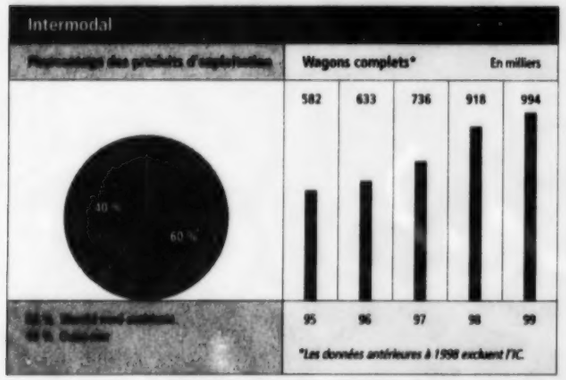
Autres éléments – Augmentation des produits d'exploitation de 10 %

Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 21 M$ par rapport à 1998. Cette hausse est surtout attribuable au dernier paiement de 21 M$ d'une subvention de ligne secondaire relative à la réclamation de 1996 pour les lignes non rentables.

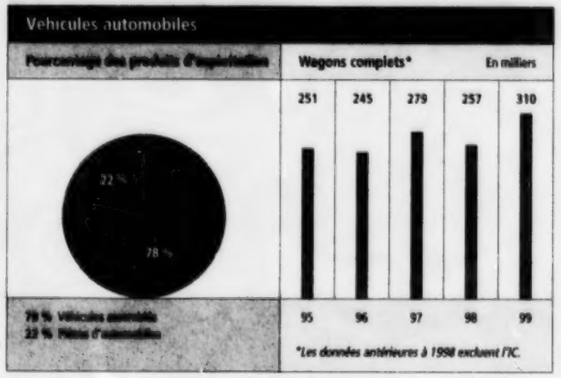
Produits céréaliers et engrais – Stabilité des produits d'exploitation et augmentation de 2 % des volumes transportés
Les produits d'exploitation sont demeurés pratiquement inchangés en 1999. La baisse de 2 M$ reflétait un ralentissement des expéditions d'huile et de graines de canola en raison des conditions du marché, la faiblesse des exportations canadiennes de blé au début de l'année, de même que la hausse des paiements effectués à des chemins de fer d'intérêt local liée au programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Ces baisses ont été compensées par l'augmentation des exportations américaines de maïs transitant par le golfe du Mexique, ainsi que celle des expéditions de potasse qui est liée à la croissance importante des exportations canadiennes de potasse au cours du quatrième trimestre de 1999. La baisse de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale résulte principalement de la réduction, en août 1998, de 1,2 % des tarifs de transport réglementés pour les produits céréaliers canadiens.



Intermodal – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 11 %, respectivement
Les produits d'exploitation en 1999 ont augmenté de 20 M$ par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Cette augmentation était surtout attribuable à la vitalité du segment outre-mer, allant de pair avec l'intensification du trafic des conteneurs, et à l'obtention d'un nouveau trafic transitant par le port de Vancouver. Le segment nord-américain a également contribué à cette croissance alimentée par la vigueur de l'économie américaine. Cette croissance a été en partie neutralisée par la faiblesse du marché intérieur canadien des expéditions à destination de l'Ouest. Une concurrence intense et un changement dans les circuits de distribution, à la fois dans les segments outre-mer et nord-américain, ont entraîné une baisse de 7 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale.



Véhicules automobiles – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 26 % et de 23 %, respectivement
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 se sont accrus de 101 M$ par rapport à 1998. L'augmentation constatée va de pair avec la progression enregistrée dans les ventes de véhicules tant au Canada qu'aux États-Unis, de même qu'avec la croissance à deux chiffres des exportations canadiennes de véhicules, et elle tient compte également des effets d'une grève survenue chez un important constructeur d'automobiles en 1998. L'augmentation de 2 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique surtout par un changement des circuits de distribution et par la faiblesse du dollar canadien au début de 1999.



Autres éléments – Augmentation des produits d'exploitation de 10 %
Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1999 ont augmenté de 21 M$ par rapport à 1998. Cette hausse est surtout attribuable au dernier paiement de 21 M$ d'une subvention de ligne secondaire relative à la réclamation de 1996 pour les lignes non rentables.

Charges d'exploitation
Les charges d'exploitation ont totalisé 4 028 M$ en 1999, comparativement à 3 854 M$ en 1998. Comparativement aux charges d'exploitation de 3 264 M$ en 1998, exclusion faite de la charge spéciale pour les compressions de l'effectif, les charges d'exploitation ont augmenté de 764 M$, ou 23 %, en 1999 surtout en raison de la consolidation des charges d'exploitation de l'IC en 1999.

Les charges d'exploitation pro forma pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 se sont élevées à 4 680 M$. Comparativement aux charges d'exploitation pro forma de 1998 qui se sont élevées à 4 090 M$, à l'exclusion de la charge spéciale, les charges d'exploitation de 1999 ont diminué de 62 M$, ou 2 %. Cette diminution s'explique principalement par la baisse des charges liées à la main-d'œuvre et aux avantages sociaux, à la location de matériel et aux taxes d'exploitation, laquelle a été partiellement neutralisée par la hausse des coûts des services acquis.

Les données de 1998 présentées dans le tableau ci-dessous ont été établies sur une base pro forma. Uniquement à des fins de comparaison, les écarts se rapportant à chaque catégorie de charge d'exploitation sont exposés ci-après dans le cadre d'une analyse faisant appel uniquement aux chiffres pro forma de 1998.

En millions de dollars — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999		1998	
	Montant	% des produits	Montant	% des produits
Main-d'œuvre et avantages sociaux	1 711 $	32,5 %	1 790 $	34,7 %
Services acquis	591	11,2 %	531	10,3 %
Amortissement	400	7,6 %	391	7,6 %
Location de matériel	335	6,4 %	363	7,0 %
Carburant	309	5,9 %	318	6,2 %
Matières	260	5,0 %	267	5,2 %
Taxes d'exploitation	173	3,3 %	201	3,9 %
Risques divers et autres	249	4,7 %	229	4,4 %
	4 028	76,6 %	4 090	79,3 %
Charge spéciale	–		590	
Total des charges d'exploitation	4 028 $		4 680 $	

Main-d'œuvre et avantages sociaux : En 1999, les charges de ce poste ont diminué de 79 M$, ou 4 %, par rapport à 1998. La majeure partie de cette baisse était attribuable à l'effectif réduit de la Compagnie et à la hausse des coûts d'indemnisation des accidents du travail en 1998 ; cette baisse a été en partie annulée par les augmentations consenties en 1999 au chapitre des salaires et des avantages sociaux.

Services acquis : Par rapport à 1998, les coûts des services acquis ont augmenté de 60 M$, ou 11 %, en 1999. Cette hausse était principalement due à une augmentation des coûts au titre des frais de consultation et d'intégration, des frais d'impartition ainsi qu'à une charge de 20 M$ engagée au quatrième trimestre de 1999 au titre des coûts liés au projet de regroupement du CN et de la Burlington Northern Santa Fe Corporation (BNSF).

Amortissement : Par rapport à 1998, la charge d'amortissement a augmenté de 9 M$, ou 2 %, en 1999, surtout en raison de l'effet des acquisitions d'immobilisations.

Location de matériel : Ces charges ont diminué de 28 M$, ou 8 %, en 1999 par rapport à 1998. Cette baisse était attribuable à une augmentation des produits découlant de la location de wagons en 1999, et à une diminution des locations à court terme, principalement par suite de l'utilisation plus efficace de l'actif en vertu du nouveau plan de service.

Carburant : Des gains d'efficacité liés au carburant et la baisse du prix moyen du carburant en 1999 (y compris les effets du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) ont contribué à faire baisser de 9 M$, ou 3 %, les charges de carburant en 1999.

Matières : Les coûts des matières ont diminué de 7 M$, ou 3 %, en 1999 par rapport à 1998. La diminution enregistrée en 1999 découlait principalement de la réduction du nombre de réparations courantes en raison du nombre inférieur de locomotives et de wagons mis en service.

Taxes d'exploitation : Les taxes d'exploitation ont diminué de 28 M$, ou 14 %, en 1999 surtout en raison d'une baisse du taux statutaire de la taxe sur le carburant diesel en Alberta, d'un remboursement de taxes applicables à des exercices antérieurs et de la diminution des taux d'impôts fonciers municipaux dans certaines juridictions.

Risques divers et autres : Les charges afférentes à ce poste ont augmenté de 20 M$, ou 9 %, en 1999. L'augmentation était principalement attribuable à la hausse de la provision constituée pour les frais environnementaux en 1999 ainsi qu'à un recouvrement de coûts unique provenant d'un tiers en 1998. Cette augmentation a été neutralisée, en partie, par une baisse des coûts afférents à des poursuites judiciaires en 1999.

Autres
Intérêts débiteurs : Les intérêts débiteurs se sont élevés à 308 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, comparativement à 244 M$ en 1998. La hausse de 64 M$ observée en 1999 était surtout attribuable à la consolidation de l'IC en 1999. Comparativement aux chiffres pro forma de 1998, les intérêts débiteurs ont diminué de 25 M$, principalement en raison du remboursement d'une partie de la dette effectué à même le produit des émissions d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles à la fin de juin 1999.

Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation : La Compagnie a consolidé les résultats de l'IC en 1999. En 1998, la Compagnie comptabilisait son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation. La participation aux bénéfices de l'IC pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 s'élévait à 86 M$. Des données pro forma sont présentées à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999, en supposant que la Compagnie ait consolidé les résultats de l'IC le 1er janvier 1998.

Autres produits : Les autres produits que la Compagnie a dégagés pour 1999 ont atteint 46 M$, comparativement à 26 M$ (32 M$ sur une base pro forma) en 1998. L'augmentation enregistrée en 1999 est surtout attribuable au produit de 20 M$ inscrit au premier trimestre au titre des redevances d'utilisation de l'emprise.

Charge d'impôts sur le revenu : La Compagnie a inscrit une charge d'impôts sur le revenu de 369 M$ pour 1999, comparativement à une charge d'impôts sur le revenu de 6 M$ (47 M$ sur une base pro forma) pour 1998. Le taux d'imposition effectif a été de 38,0 % pour l'exercice courant, contre 40,6 % (38,0 % sur une base pro forma) pour 1998, exclusion faite de la participation aux bénéfices de l'IC ainsi que de l'effet de la charge spéciale en 1998.

Comparaison entre 1998 et 1997

L'analyse de la direction des résultats financiers pour la comparaison entre 1998 et 1997 a été préparée en utilisant les chiffres réels de 1998 et de 1997, tels qu'ils ont été déclarés, et non à l'aide des données financières pro forma qui supposeraient que la Compagnie ait pris le contrôle de l'IC le 1er janvier 1997.

La Compagnie a déclaré un bénéfice net consolidé de 109 M$ (0,60 $ par action) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, comparativement à 403 M$ (2,37 $ par action) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997.

Les exercices terminés les 31 décembre 1998 et 1997 comprennent des éléments ayant des répercussions sur la comparabilité des résultats d'exploitation. En 1998, la Compagnie a inscrit une charge spéciale de 590 M$, 345 M$ après impôts (1,88 $ par action) pour tenir compte des compressions de l'effectif et en 1997, elle a enregistré une perte liée aux secteurs d'activité abandonnés de 18 M$, déduction faite des impôts sur le revenu applicables (0,11 $ par action).

À l'exclusion des effets des éléments discutés ci-dessus de 345 M$ (1,88 $ par action) en 1998 et 18 M$ (0,11 $ par action) en 1997, la Compagnie a enregistré un bénéfice net consolidé de 454 M$ (2,48 $ par action) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, comparativement à 421 M$ (2,48 $ par action) pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997.

Le bénéfice d'exploitation de 1998 s'est établi à 247 M$ contre 807 M$ en 1997. À l'exclusion de la charge spéciale, le bénéfice d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 a été de 837 M$, soit une hausse de 30 M$, ou 4 %, par rapport à 1997. À l'exclusion de la charge spéciale, le ratio d'exploitation s'est amélioré, passant de 81,3 % en 1997 à 79,6 % en 1998.

Produits d'exploitation

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, les produits d'exploitation ont totalisé 4 101 M$, comparativement à 4 313 M$ en 1997, soit une diminution de 212 M$, ou 5 %. La diminution provient en grande partie de la baisse des produits d'exploitation des groupes commerciaux des Produits céréaliers et engrais et du Charbon. Les tonnes-milles commerciales ont diminué de 6 % par rapport à 1997, tandis que les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés pratiquement inchangés en 1998 par rapport à 1997.

Exercice terminé le 31 décembre	1998	1997	1998	1997	1998	1997
	Produits d'exploitation		Tonnes-milles commerciales		Produits marchandises par tonne-mille commerciale	
	En millions				*En cents*	
Produits pétroliers et chimiques	578 $	560 $	17 814	18 120	3,24	3,09
Métaux et minéraux	319	310	7 905	7 815	4,04	3,97
Produits forestiers	817	809	22 992	22 810	3,55	3,55
Charbon	342	401	14 538	14 845	2,35	2,70
Produits céréaliers et engrais	798	941	28 426	34 192	2,81	2,75
Intermodal	712	716	19 076	18 657	3,73	3,84
Véhicules automobiles	377	423	2 178	3 095	17,31	13,67
Autres éléments	158	153	–	–	–	–
Total	4 101 $	4 313 $	112 929	119 534	3,49	3,48

Produits pétroliers et chimiques – Augmentation des produits d'exploitation de 3 % et diminution des volumes transportés de 2 %

Les produits d'exploitation ont augmenté de 18 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997. Cette croissance découle en majeure partie de la vigueur du trafic lié aux produits pétroliers, particulièrement celui lié aux expéditions de plastiques et de mazout. Cette croissance a été partiellement annulée par le ralentissement du marché des produits chimiques, par l'offre excédentaire soutenue sur le marché international du soufre et par les répercussions du programme de rationalisation du réseau de la Compagnie. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont augmenté de 5 % en raison d'un changement des circuits de distribution et de la faiblesse du dollar canadien par rapport à 1997.

Métaux et minéraux – Augmentation des produits d'exploitation et des volumes transportés de 3 % et de 1 %, respectivement

Les produits d'exploitation ont augmenté de 9 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997. Cette croissance découle de la vigueur des expéditions de métaux engendrées par les projets de construction de pipelines dans l'Ouest canadien, ainsi que de l'amélioration du trafic lié aux expéditions d'aluminium attribuable à la conjoncture favorable du marché américain. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont augmenté de 2 % au cours de l'exercice en raison de la diminution de la longueur des parcours.

Produits forestiers – Augmentation de 1 % des produits d'exploitation et des volumes transportés

Les produits d'exploitation ont augmenté de 8 M$ en 1998 par rapport à 1997, grâce à la croissance du trafic de bois d'œuvre et de panneaux attribuable à la vigueur soutenue de la construction résidentielle aux États-Unis et à l'accroissement de la part de marché de la Compagnie. Une grève de six mois survenue aux usines d'un important producteur nord-américain de papier et les répercussions du programme de rationalisation du réseau de la Compagnie ont en partie annulé cette croissance. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale sont demeurés inchangés par rapport à 1997.

Charbon – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 15 % et de 2 %, respectivement

Les produits d'exploitation ont diminué de 59 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997, en conséquence surtout de la baisse du trafic lié aux exportations de charbon attribuable à la faiblesse des marchés internationaux de charbon, due notamment à la production réduite d'acier en Asie. La baisse de 13 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par une baisse des tarifs marchandises applicables au charbon, lesquels sont liés au prix de ce combustible.

Produits céréaliers et engrais – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 15 % et de 17 %, respectivement

Les produits d'exploitation ont diminué de 143 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997. Les résultats exceptionnels dégagés en 1997 à la suite d'une campagne agricole 1996-1997 record, ainsi qu'un ralentissement des marchés d'exportation de blé et de céréales fourragères en 1998, expliquent ce fléchissement. Les acheminements d'huile et de graines de canola ont augmenté tout au long de l'exercice, ce qui va de pair avec la vigueur générale du marché. Les produits marchandises par tonne-mille commerciale ont progressé de 2 % principalement en raison de la majoration de 2 %, en août 1997, des tarifs de transport réglementés pour les exportations de céréales et de la baisse du trafic sur longues distances lié aux exportations.

Intermodal – Diminution de 1 % des produits d'exploitation et augmentation de 2 % des volumes transportés

Les produits d'exploitation de ce groupe commercial ont diminué de 4 M$ en 1998 par rapport à l'exercice terminé le 31 décembre 1997. Le fléchissement observé en 1998 dans le segment nord-américain résulte d'une diminution des expéditions vers l'Ouest canadien, ainsi que des inquiétudes des clients quant à la possibilité d'une grève dans le cadre des négociations collectives de la Compagnie qui se sont conclues vers la fin du troisième trimestre. La vigueur du trafic outre-mer, notamment le trafic d'importation via la côte ouest, a atténué les effets de la faiblesse du marché nord-américain. La baisse de 3 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique en grande partie par l'accroissement du trafic sur longues distances, particulièrement dans le marché outre-mer.

Véhicules automobiles – Diminution des produits d'exploitation et des volumes transportés de 11 % et de 30 %, respectivement

Les produits d'exploitation ont diminué de 46 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 par rapport à 1997. Cette baisse résulte surtout de la grève survenue en juin et juillet chez un important constructeur d'automobiles aux États-Unis, et de la réduction de production d'une importante chaîne de montage d'automobiles desservie par la Compagnie à la suite d'opérations de réoutillage. La hausse de 27 % des produits marchandises par tonne-mille commerciale s'explique principalement par la modification des circuits de distribution des clients, par la décision de la direction de se départir d'activités commerciales non rentables et par la faiblesse du dollar canadien.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont totalisé 3 854 M$ en 1998, comparativement à 3 506 M$ en 1997. À l'exclusion de la charge spéciale pour les compressions de l'effectif, les charges d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1998 se sont élevées à 3 264 M$, soit une baisse de 242 M$, ou 7 %, par rapport à 1997. La diminution est surtout attribuable à la baisse des charges aux titres de la location de matériel, du carburant et des matières.

En millions de dollars — *Exercice terminé le 31 décembre*	1998		1997	
	Montant	% des produits	Montant	% des produits
Main-d'œuvre et avantages sociaux	1 457 $	35,5 %	1 460 $	33,9 %
Services acquis	466	11,4 %	471	10,9 %
Amortissement	210	5,1 %	200	4,6 %
Location de matériel	300	7,3 %	339	7,9 %
Carburant	269	6,6 %	358	8,3 %
Matières	224	5,5 %	308	7,1 %
Taxes d'exploitation	172	4,2 %	185	4,3 %
Risques divers et autres	166	4,0 %	185	4,3 %
	3 264	79,6 %	3 506	81,3 %
Charge spéciale	590		–	
Total des charges d'exploitation	3 854 $		3 506 $	

Main-d'œuvre et avantages sociaux : Ces charges ont diminué de 3 M$ en 1998 comparativement à 1997. La réduction des charges, attribuable à la baisse des volumes transportés et aux mesures de compression de l'effectif de la Compagnie, a été annulée par des augmentations de salaire et une augmentation des charges de retraite, découlant principalement des nouvelles conventions collectives, ainsi que par un ajustement relatif aux indemnisations des accidents du travail.

Services acquis : Les charges de ce poste ont diminué de 5 M$, ou 1 %, en 1998 comparativement à 1997. Cette diminution découle principalement de la baisse des honoraires professionnels, de la réduction du coût d'un contrat d'entretien de locomotives, ainsi que de la diminution des frais liés à la location de véhicules et aux déplacements haut-le-pied. Ces gains ont été en partie annulés par la diminution des frais recouvrables liés à des projets d'installations communes, et par l'augmentation des coûts liés au détournement du trafic en raison de la tempête de verglas qui a frappé l'Est canadien en 1998.

Amortissement : Les charges de ce poste ont augmenté de 10 M$, ou 5 %, en 1998 comparativement à 1997, en raison de la hausse de la charge d'amortissement engendrée par l'acquisition d'immobilisations en 1998 et de nouvelles locomotives vers la fin de 1997.

Location de matériel : Ces charges ont diminué de 39 M$, ou 12 %, en 1998, surtout en raison de l'augmentation des produits découlant de la location à court terme de locomotives, de la diminution des redevances d'utilisation de wagons-trémies couverts affectés au transport des céréales, de la diminution des volumes transportés et d'une meilleure utilisation de l'actif.

Carburant : La réduction de 12 % du prix moyen du carburant (y compris les effets du programme de couverture des frais de carburant de la Compagnie) de même que la baisse des volumes transportés et les gains d'efficience de 10 % liés au carburant expliquent en grande partie la diminution des frais de carburant de 89 M$, ou 25 %, en 1998 par rapport à 1997.

Matières : Les charges de ce poste ont diminué de 84 M$, ou 27 %, en 1998 par rapport à 1997, principalement grâce aux initiatives de rationalisation du réseau de la Compagnie et à la fermeture temporaire de certains ateliers de réparation.

Taxes d'exploitation : Les taxes d'exploitation ont diminué de 13 M$, ou 7 %, pendant l'exercice 1998, principalement grâce à une baisse des taxes sur le carburant diesel et des taxes foncières municipales.

Risques divers et autres : Les charges afférentes à ce poste ont diminué de 19 M$, ou 10 %, pendant l'exercice 1998. Cette diminution est principalement attribuable à l'amélioration de la fiche de sécurité de la Compagnie, à la réduction des coûts liés aux accidents ferroviaires et aux poursuites judiciaires pour dommages corporels, à la capitalisation de certains coûts liés aux projets de développement de systèmes de technologie de l'information, à la diminution des coûts des services publics, à la hausse des recouvrements provenant de tiers et à la radiation, en 1997, de certains comptes débiteurs.

Charge spéciale : La Compagnie a inscrit à ses activités du troisième trimestre de 1998 une charge avant impôts de 590 M$ (345 M$ après impôts) au titre des programmes de compression de l'effectif qui visent à réduire les coûts d'exploitation futurs et à accroître la productivité. La charge comprend des indemnités de cessation d'emploi et autres sommes à verser pour environ 3 000 réductions de postes, dont 1 400 ont eu lieu en 1998 et 1 300 en 1999, les réductions restantes devant avoir lieu en 2000. Les initiatives visant la productivité de la main-d'œuvre et l'efficacité de l'exploitation touchent l'ensemble de l'entreprise avec des réductions de postes aux fonctions administration, transport, ingénierie et matériel.

Autres

Intérêts débiteurs : Les intérêts débiteurs se sont élevés à 244 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, comparativement à 118 M$ en 1997, soit une hausse de 126 M$. Cette hausse provient des emprunts contractés pour financer l'acquisition de l'IC, ainsi que du financement du programme de modernisation des locomotives et d'autres contrats de location-acquisition ; elle a été en partie compensée par le rachat de certaines tranches de la dette à long terme de la Compagnie vers la fin de 1997.

Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation : La Compagnie a appliqué la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation pour son investissement dans l'IC. Ainsi, une participation aux bénéfices de l'IC de 86 M$ a été enregistrée en 1998.

Autres produits : Les autres produits se sont établis à 26 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 comparativement à 57 M$ en 1997, soit une baisse de 31 M$. La diminution est en grande partie attribuable au gain de 21 M$ réalisé au deuxième trimestre de 1997 sur la vente de la participation de la Compagnie dans une coentreprise et à l'effet du change en 1998 par rapport à 1997. La Compagnie a enregistré une perte de change de 9 M$ en 1998, comparativement à un gain de 4 M$ en 1997.

Avec prise d'effet le 1er avril 1998, la Compagnie a désigné 1,8 G$ US de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans l'IC. Avec prise d'effet le 4 juin 1998, ce qui correspond à l'achèvement de la deuxième étape de l'acquisition de l'IC, la Compagnie a augmenté ce montant désigné afin d'inclure la totalité de sa dette libellée en dollars US. En conséquence, les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US, de même que les gains et les pertes de change non matérialisés sur la conversion de l'investissement net de la Compagnie dans l'IC, sont inclus dans le poste Conversion de devises, poste qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

Avant le 1er avril 1998 et au cours des périodes comparables antérieures, la Compagnie avait désigné certaines rentrées de produits d'exploitation futures en dollars US comme couverture relativement au remboursement de la presque totalité de sa dette à long terme libellée en dollars US, ce qui avait pour effet de reporter l'incidence des gains et pertes de change non matérialisés sur le bénéfice net jusqu'au moment du remboursement de la dette ou celui où cette couverture cessait d'être en vigueur, selon la première éventualité.

Charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus : La charge d'impôts sur le revenu s'est élevée à 6 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, comparativement à 325 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997. Le taux d'imposition effectif de 1998 a été modifié par suite de la participation de la Compagnie aux bénéfices de l'IC. À l'exclusion de la participation aux bénéfices de l'IC et de la charge spéciale, le taux d'imposition effectif a été de 40,6 % en 1998 alors qu'il s'élevait à 43,6 % en 1997.

Liquidités et ressources en capitaux

Activités d'exploitation : Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 se sont établis à 961 M$, comparativement à 953 M$ en 1998. Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation tiennent compte de l'effet de la diminution de 14 M$ de la vente de créances de la Compagnie en 1999, et comprennent les produits de 219 M$ reçus de la vente de créances en 1998. Le bénéfice net, à l'exclusion des éléments hors caisse, a généré des flux de trésorerie de 1 331 M$ en 1999, en hausse par rapport à 813 M$ en 1998. Une part importante des flux de trésorerie générés en 1999 et 1998 a été absorbée par les paiements totalisant 219 M$ en 1999 et 187 M$ en 1998 au titre des compressions de l'effectif. Par suite des décaissements de 1999, les provisions pour compressions de l'effectif ont été réduites à 699 M$ au 31 décembre 1999. On prévoit que les décaissements relatifs aux compressions de l'effectif s'élèveront à environ 182 M$ en 2000.

Activités d'investissement : Les flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement en 1999 se sont élevés à 557 M$, comparativement à 404 M$ en 1998, à l'exclusion de l'investissement dans l'IC. Les dépenses en immobilisations ont atteint 629 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999, soit une hausse de 135 M$ par rapport à 1998. Les dépenses en immobilisations ont porté sur le renouvellement des voies, du matériel roulant et sur d'autres améliorations de capacité et de productivité.

La Compagnie prévoit que les dépenses en immobilisations totaliseront environ 570 M$ en 2000. Ce total inclura les sommes nécessaires pour le renouvellement continu des installations de base et pour d'autres acquisitions et investissements nécessaires à l'amélioration de l'efficacité de l'exploitation de la Compagnie et du service à la clientèle.

Au 31 décembre 1999, les engagements de la Compagnie étaient de 111 M$ pour l'acquisition de locomotives et de wagons, de 38 M$ pour des rails, de 39 M$ pour des traverses, de 18 M$ pour du matériel routier et de 1 M$ pour du matériel intermodal.

Dividendes : Au cours de l'exercice 1999, la Compagnie a versé des dividendes s'élevant à 127 M$. La somme de 118 M$ a été versée aux titulaires d'actions ordinaires à raison de 0,30 $ par action pour chacun des trois premiers trimestres et de 0,15 $ par action pour le quatrième trimestre après le fractionnement des actions à raison de deux pour une. De plus, la somme de 9 M$ a été versée aux détenteurs de titres privilégiés convertibles de la Compagnie.

Activités de financement : Le 23 juin 1999, la Compagnie a émis 4,6 millions d'actions ordinaires (9,2 millions d'actions ordinaires après la prise d'effet du fractionnement des actions à raison de deux pour une) et 4,6 millions de titres privilégiés convertibles. Les actions ordinaires ont été émises à raison de 91,45 $ par action (62,56 $ US par action) avant le fractionnement des actions, ou 45,73 $ par action (31,28 $ US par action) après la prise d'effet du fractionnement des actions à raison de deux pour une. Les titres privilégiés convertibles ont été émis à raison de 50 $ US chacun. Déduction faite de la rémunération des preneurs fermes et autres coûts liés à l'émission, la Compagnie a reçu 726 M$ (497 M$ US). En 1999, la Compagnie a inscrit une somme de 235 M$ (156 M$ en 1998) au titre des obligations découlant de contrats de location-acquisition pour du nouveau matériel et la levée d'options d'achat pour du matériel existant.

Le produit de la vente d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles a servi à rembourser, le 23 juin 1999, 185 M$ (125 M$ US) sur le papier commercial et, le 25 juin 1999, 456 M$ (310 M$ US) sur la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. En 1999, la Compagnie a remboursé 497 M$ (341 M$ US) sur le papier commercial et 321 M$ (220 M$ US) sur la facilité de crédit renouvelable.

Événement subséquent – Programme de rachat d'actions

Le 25 janvier 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions permettant le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché. Le nombre total d'actions rachetées au 1er mars 2000 était de 2,8 millions d'actions, au coût moyen de 35,56 $ par action.

Projet de regroupement du Canadien National et du Burlington Northern Santa Fe

Le 18 décembre 1999, le CN et le BNSF ont conclu un accord de regroupement (le Regroupement) des deux compagnies. Pour satisfaire aux exigences juridiques canadiennes, qui limitent notamment à 15 % des actions avec droit de vote du CN la participation de tout actionnaire individuel et de ses associés, tout en veillant à ce que le Regroupement soit efficace sur le plan fiscal pour les actionnaires des deux sociétés, l'entreprise regroupée comprendra deux sociétés ouvertes : les Chemins de fer de l'Amérique du Nord, inc. (CFAN), nouvellement constituée en société, et le CN. Une fois le Regroupement terminé, les CFAN seront la société mère du BNSF et détiendront la totalité des actions de participation avec droit de vote limité du CN.

En vertu du Regroupement, les actionnaires du BNSF recevront une action ordinaire des CFAN et une action avec droit de vote du CN pour chaque action du BNSF détenue. Quant aux actionnaires du CN, pour chaque action ordinaire du CN détenue, ils recevront, au moment du Regroupement, 1,05 action avec droit de vote du CN et, au choix, 1,05 action ordinaire des CFAN ou 1,05 action échangeable du CN. Les actions échangeables du CN pourront être échangées en tout temps contre des actions ordinaires des CFAN à raison de une contre une. Les actionnaires du CN qui choisissent de recevoir les actions échangeables du CN auront également le droit de voter sur des questions présentées aux actionnaires des CFAN proportionnellement au droit de participation qu'ils détiennent dans les compagnies regroupées. Tous les actionnaires détiendront des intérêts avec droit de vote à la fois dans les CFAN et dans le CN, ainsi que des droits de participation dans les compagnies regroupées. Les dividendes versés sur les actions ordinaires des CFAN et les actions échangeables du CN seront identiques.

Chaque action ordinaire des CFAN sera indissociable d'une action avec droit de vote du CN, et ces actions indissociables se négocieront comme un seul titre. De la même façon, chaque action échangeable du CN sera indissociable d'une action avec droit de vote du CN, et ces actions se négocieront comme un seul titre. De plus, le CN émettra aux CFAN des actions de participation avec droit de vote limité comportant 10,1 % des droits de vote dans le CN et 100 % des titres de participation du CN. En conséquence de ces dispositions, chaque compagnie aura, en tout temps, le même groupe d'actionnaires publics, et chaque actionnaire public aura, dans les faits, les mêmes avantages économiques et les mêmes droits de vote par titre détenu.

Ce Regroupement est conditionnel, entre autres, à l'approbation des actionnaires du CN et du BNSF, ainsi qu'à celles de la Cour supérieure du Québec et du *Surface Transportation Board* (STB) des É.-U. Le CN et le BNSF s'attendent à obtenir toutes les approbations réglementaires et à compléter la transaction vers le milieu de 2001. Les actionnaires devraient voter sur le Regroupement proposé au cours du deuxième trimestre de l'an 2000.

En accord avec les conditions du Regroupement, le BNSF a accepté de verser au CN des frais de résiliation en espèces correspondant à 450 M$ US, et le CN a accepté de verser au BNSF des frais de résiliation en espèces correspondant à 200 M$ US si le Regroupement était résilié dans les circonstances suivantes : i) une autre proposition est faite par un tiers soit au BNSF, soit au CN, et par la suite, les actionnaires du BNSF ou du CN décident, au terme d'un vote, de ne pas accepter le Regroupement ; ou ii) l'un ou l'autre des conseils d'administration, que ce soit celui du BNSF ou du CN, retire, modifie ou change de façon défavorable son approbation ou sa recommandation sur le Regroupement ou des transactions qu'il envisage ou la résolution d'arrangement ; ou iii) le BNSF ou le CN manque à certaines de ses obligations relativement à la sollicitation ou à la réponse à des propositions d'autres transactions liées à l'autre partie. De plus, si le STB impose des conditions qui pourraient avoir des effets négatifs importants sur les avantages économiques du Regroupement pour le BNSF, le CN et leurs actionnaires, pris dans leur ensemble, le BNSF ou le CN pourront décider de ne pas mener à terme la transaction et de payer des frais de résiliation de 300 M$ US et 150 M$ US, respectivement.

En rapport avec le Regroupement, le BNSF et le CN se sont réciproquement accordés l'un l'autre des options d'achat d'actions relativement à, dans le cas du CN, environ 29 millions d'actions ordinaires du CN, et, dans le cas du BNSF, environ 65 millions d'actions ordinaires du BNSF. Le nombre d'actions sur lesquelles portent les options d'achat peut faire l'objet d'un rajustement dans chaque cas afin qu'il soit toujours équivalent à, mais ne dépasse jamais, 12,5 % des actions ordinaires en circulation de l'émetteur des options d'achat après la prise d'effet de l'émission d'actions ordinaires en vertu de l'option. Le prix de levée d'une option correspond, dans chaque cas, au prix moyen de clôture des actions ordinaires de l'émetteur des options à la Bourse de New York au cours des cinq jours de négociation précédant la date de l'avis de levée. L'attribution d'une option d'achat d'actions par le CN au BNSF est conditionnelle à l'approbation de la Bourse de Toronto, et l'attribution d'une option d'achat d'actions par le BNSF au CN ne prend effet qu'une fois que le CN a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto. Chaque option d'une partie peut être levée dans les mêmes circonstances en raison desquelles cette partie est en droit de recevoir des frais de résiliation d'un montant de 450 M$ US ou 200 M$ US comme il est indiqué précédemment.

Une fois réalisé, le Regroupement sera comptabilisé par les CFAN selon la méthode de l'achat pur et simple conformément à la prise de position nº 16, *«Business Combinations»* de l'*Accounting Principles Board* de l'*American Institute of Certified Public Accountants*. Selon cette méthode, les CFAN prépareront leurs états financiers en présentant l'actif et le passif du BNSF selon la méthode du coût historique, et la juste valeur des actions ordinaires des CFAN émises ou pouvant être émises aux actionnaires du CN sera affectée à l'actif et au passif du CN en fonction de leur juste valeur relative.

À la suite du Regroupement, le CN continuera à préparer ses états financiers selon la méthode du coût historique.

Acquisition de l'Illinois Central Corporation

Approbation du STB

Le 15 juillet 1998, le CN et l'IC ont déposé auprès du STB une demande officielle visant l'obtention de l'approbation réglementaire de la prise de contrôle de l'IC par le CN et de l'intégration de l'exploitation ferroviaire des deux sociétés. Le 25 mars 1999, le STB a donné son approbation verbale à la demande de prise de contrôle. Le 25 mai 1999, la fusion du CN et de l'IC a reçu l'approbation écrite définitive du STB, ce qui était conforme au vote oral qu'il avait tenu le 25 mars 1999. Le 1er juillet 1999, les actions de l'IC acquises par le CN à la suite de l'offre d'achat en espèces et celles qui ont été acquises lors de la deuxième étape de la fusion, qui étaient visées par une convention de vote fiduciaire en attendant l'approbation définitive de l'opération par le STB, ont été libérées et la Compagnie a commencé alors à exercer un contrôle sur les activités et les éléments d'actif de l'IC.

Traitement comptable

L'acquisition de l'IC a été comptabilisée selon la méthode de l'achat pur et simple. Avant la prise de contrôle de l'IC, la Compagnie comptabilisait son investissement dans l'IC selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation. Avec prise d'effet le 1er juillet 1999, la Compagnie a pris le contrôle de l'IC et, rétroactivement au 1er janvier 1999, les états financiers de l'IC sont consolidés avec ceux de la Compagnie. À des fins de comparaison uniquement, des chiffres pro forma sont présentés à la Note 4 des états financiers consolidés de 1999, en supposant que la Compagnie ait consolidé les résultats de l'IC le 1er janvier 1998.

Risques commerciaux

Certains renseignements contenus dans ce rapport peuvent constituer des «énoncés prospectifs» selon la définition de la *Private Securities Litigation Reform Act* promulguée en 1995 par les États-Unis. Ces énoncés prospectifs ne constituent pas des garanties de la performance future et impliquent des risques connus ou non, des incertitudes et d'autres éléments susceptibles de modifier, de façon importante, les perspectives, les résultats réels ou la performance de la Compagnie ou du secteur ferroviaire par rapport aux résultats futurs ou à la performance future implicites dans ces énoncés. Ces éléments comprennent notamment ceux qui sont énoncés ci-dessous, de même que d'autres risques décrits de temps à autre de façon détaillée dans des rapports déposés par la Compagnie auprès des organismes de réglementation du commerce des valeurs mobilières au Canada et aux États-Unis.

Concurrence

La Compagnie doit livrer concurrence à divers transporteurs, dont le Canadien Pacifique Limitée, qui exploite l'autre grand réseau ferroviaire au Canada et dessert la plupart des mêmes centres industriels et agglomérations que le CN, les entreprises de camionnage sur longues distances, les chalands fluviaux, les transporteurs par pipelines et, dans certains marchés, les principaux chemins de fer des États-Unis ainsi que d'autres chemins de fer canadiens et américains. La concurrence s'exerce généralement en fonction de la qualité et de la fiabilité des services offerts, des prix ainsi que de l'état et de la convenance du matériel dont dispose le transporteur. Elle est particulièrement vive dans l'est du Canada, où un réseau routier étendu et des agglomérations relativement rapprochées les unes des autres ont favorisé une forte concurrence des transporteurs routiers et ont entraîné une surcapacité du réseau ferroviaire. De plus, les marchandises transportées par la Compagnie consistent, pour une bonne part, en produits de base qui sont offerts par d'autres sources sur des marchés concurrentiels. Certains facteurs ayant des répercussions sur la position concurrentielle des fournisseurs de ces produits, dont les taux de change, pourraient avoir une incidence importante sur la demande des biens fournis par les sources que dessert la Compagnie et, par conséquent, sur les volumes, les produits d'exploitation et les marges bénéficiaires de la Compagnie.

La principale filiale ferroviaire de la Compagnie aux États-Unis est plus vulnérable à la concurrence des chalands que les autres transporteurs ferroviaires parce que ses principaux parcours sont parallèles au réseau fluvial du Mississippi. Le transport par chalands de certaines marchandises, notamment le charbon et les céréales, peut souvent se faire à moindre coût. La concurrence et les tarifs des chalands sont touchés par les interruptions de la navigation dues aux glaces, aux inondations et aux sécheresses, ce qui peut entraîner d'importantes fluctuations des tarifs de transport par chaland. La capacité de la principale filiale ferroviaire de la Compagnie aux États-Unis de maintenir sa part de marché du trafic disponible lié au transport de marchandises a, traditionnellement, été tributaire des conditions de navigation sur le fleuve. En conséquence de la concurrence des chalands, les tonnes-milles commerciales de la principale filiale ferroviaire de la Compagnie aux États-Unis ont toujours été, de façon générale, plus basses que les moyennes du secteur pour ces marchandises.

Au cours des dernières années, on a assisté à un grand nombre de regroupements de réseaux ferroviaires aux États-Unis. Les réseaux ferroviaires plus importants qui en résultent sont en mesure d'offrir un service sans rupture dans des secteurs de marché plus grands et de livrer une concurrence efficace à la Compagnie sur certains marchés. On ne peut affirmer avec certitude que la Compagnie sera en mesure d'exercer une concurrence efficace contre les concurrents actuels et futurs dans le secteur ferroviaire, et que d'autres regroupements dans le secteur ferroviaire n'auront pas d'incidence défavorable sur la position concurrentielle de la Compagnie. On ne peut non plus garantir que les pressions concurrentielles n'entraîneront pas une baisse des produits d'exploitation, des marges bénéficiaires, ou des deux.

Le regroupement du CN et du BNSF est conditionnel à l'approbation du STB. Il se peut que cette approbation ne soit pas accordée, et que si elle l'est, elle soit assortie de conditions ayant une incidence défavorable sur les avantages escomptés du regroupement.
Le CN et le BNSF sont tenus d'obtenir l'approbation du STB avant de réaliser le regroupement. Le STB a récemment fait savoir qu'en plus des considérations habituelles, et contrairement aux procédures utilisées antérieurement pour des consolidations de chemins de fer, il prendra en compte, au moment de l'examen de la transaction, des témoignages, devant être soumis par le CN et le BNSF et d'autres parties intéressées, sur les effets potentiels de transactions de fusion qui pourraient survenir à l'avenir en réaction concurrentielle au regroupement. Rien ne permet d'assurer que l'approbation du STB sera reçue, ni qu'une telle approbation, si elle est reçue, ne comportera pas des exigences ou des conditions restrictives qui diminueraient les avantages prévus du regroupement. En attendant l'approbation du STB, le CN et le BNSF poursuivront leurs activités à titre de sociétés indépendantes. Tout retard dans l'obtention de l'approbation du STB aura pour effet de repousser l'obtention des avantages du regroupement.

Toute difficulté de coordination efficace des activités de même que d'autres facteurs pourraient avoir une incidence défavorable sur les avantages prévus du regroupement du CN et du BNSF.
Le regroupement prévoit la coordination de deux entreprises qui, par le passé, fonctionnaient indépendamment l'une de l'autre, afin d'offrir aux expéditeurs des services ferroviaires améliorés à l'aide d'un réseau intégré. Rien ne permet d'assurer que la coordination des activités du CN et du BNSF pourra se faire sans éprouver de difficultés d'exploitation ou sans perdre des employés ou des clients clés du CN ou du BNSF, ni que le service ferroviaire ou les autres avantages escomptés de cette coordination se concrétiseront. Pour ces raisons, entre autres, rien ne permet d'assurer que les synergies annuelles escomptées de ce regroupement se réaliseront.

Environnement
Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels.

La filiale de la Compagnie, l'Illinois Central Railroad (ICRR), fait partie des neuf défendeurs dans un recours collectif intenté à la suite de l'incendie d'un wagon-citerne à La Nouvelle-Orléans en 1987. Un groupe composé de cinq des défendeurs, y compris l'ICRR, ont conclu une entente pour régler leur responsabilité potentielle au montant total de 152,5 M$ US. Ce règlement est assujetti à l'approbation du tribunal civil de la paroisse d'Orleans, où l'affaire sera entendue le 22 mars 2000. L'ICRR estime avoir constitué une provision suffisante pour faire face aux conséquences du jugement qui sera rendu dans cette affaire.

Dans le cadre de l'exploitation d'un chemin de fer, il arrive qu'il se produise des déraillements, des explosions ou d'autres accidents susceptibles de causer des préjudices à la santé de personnes ou des dommages environnementaux. En conséquence, il est possible que la Compagnie ait à engager, à l'avenir, des coûts potentiellement importants pour réparer de tels dommages, y compris des coûts relatifs au nettoyage, aux dommages aux ressources naturelles et aux frais compensatoires ou punitifs liés à des préjudices subis par des personnes ou à des dommages matériels.

Devant l'impossibilité d'établir de façon définitive le coût ultime lié aux sites contaminés connus, et la possibilité que l'on découvre d'autres sites contaminés inconnus pour le moment, ou encore le risque que les activités futures entraînent des émissions accidentelles, on ne peut donner aucune assurance que la Compagnie n'aura pas à encourir de passifs environnementaux futurs importants.

Au 31 décembre 1999, la Compagnie avait une provision totale pour les charges environnementales de 96 M$ (65 M$ au 31 décembre 1998, à l'exclusion de l'IC). La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

Litiges
Dans le cours normal de son exploitation, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des blessures, ainsi qu'à des dommages matériels. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. Bien qu'on ne puisse prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 1999, la direction est d'avis que leur résolution n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Compagnie.

Négociations syndicales
Les conventions collectives signées par la Compagnie avec tous les syndicats canadiens ont expiré le 31 décembre 1997. À la suite de négociations qui se sont déroulées entre la fin de 1997 et le milieu de 1998, tous les membres du personnel syndiqué au Canada avaient, à la fin de 1998, conclu et ratifié leurs conventions collectives pour une durée de trois ans.

La Compagnie poursuit des négociations ou a signé des conventions avec des unités de négociation qui, aux États-Unis, représentent des employés du Grand Trunk Western (GTW), du Duluth Winnipeg and Pacific (DWP), de l'Illinois Central (IC) et de CCP Holdings Inc. (CCP).

La Compagnie a ratifié des ententes avec des unités de négociation représentant 56 % de sa main-d'œuvre syndiquée chez GTW et DWP. Les négociations se poursuivent avec les autres unités de négociation avec lesquelles la Compagnie n'a pas encore conclu d'entente finale. En vertu de la *Rail Labor Act*, les négociations collectives ne sont assujetties à aucune contrainte de temps, et aucune loi n'impose de contraintes au processus de médiation. Si, après les efforts de médiation, le *National Mediation Board* conclut que les parties sont dans une impasse, il recommandera alors le recours à l'arbitrage exécutoire pour la résolution du différend. Si l'une ou l'autre des parties rejette cette recommandation, les parties peuvent, après un certain délai, prendre des mesures extra-judiciaires.

La Compagnie est actuellement en médiation avec le Syndicat des Transports Communication – Division des services alliés du GTW (environ 30 employés) et avec le Syndicat des Transports Communication – Division des préposés aux wagons du DWP (environ neuf employés).

Environ 90 % des membres du personnel de l'IC sont syndiqués et représentés par 11 syndicats. À ce jour, les 11 unités de négociation de la principale filiale ferroviaire de l'IC ont ratifié des conventions locales qui régissaient les questions salariales et précisaient les règles de travail jusqu'à la fin de 1999 pour le personnel non itinérant, sauf dans le cas des syndiqués de la FPEV dont les conventions sont en vigueur jusqu'en 2002, et jusqu'à la fin de l'an 2000 pour les mécaniciens de locomotive ainsi que les agentes et agents de train.

À la CCP, les négociations se poursuivent avec les Travailleurs unis des transports, la Fraternité des ingénieurs de locomotives, la Fraternité des signaleurs de chemin de fer et le Syndicat des Transports Communication (employés de bureau et préposés aux wagons). Quant au reste des unités de négociation, elles ont ratifié des conventions qui sont en vigueur jusqu'à la fin de 2002. D'ici la conclusion de nouvelles ententes, les clauses relatives aux indemnités de vie chère et les autres conditions des anciennes conventions continueront de s'appliquer.

Réglementation
Les activités ferroviaires canadiennes de la Compagnie sont assujetties à la réglementation de l'Office des transports du Canada (OTC) et du ministre fédéral des Transports en vertu de l'OTC, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (Canada) et de certaines autres lois. Les activités ferroviaires de la Compagnie aux États-Unis sont assujetties à la réglementation du STB. De plus, la Compagnie est soumise à divers règlements relatifs notamment à la santé, à la sécurité, à la main-d'œuvre et à l'environnement, qui peuvent tous avoir une incidence sur sa position concurrentielle et sa rentabilité.

Instruments financiers
Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses produits et charges d'exploitation ainsi que de ses éléments d'actif et de sa dette sont libellés en dollars américains. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar américain) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

Analyse de la direction

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation. La Compagnie a conclu un contrat de change à terme (swap de devises) portant sur ses obligations sur 15 ans, libellées en francs suisses. Ce contrat de change à terme sert de couverture pour effectivement fixer le montant de dollars canadiens requis sur la durée de la dette afin d'effectuer tous les paiements nécessaires dans la devise étrangère d'émission. La Compagnie n'a pas réalisé de gains nets ni subi de pertes nettes significatifs à l'égard de cette opération. Aucune perte n'est prévue en ce qui concerne la possibilité que la contrepartie au swap de devises ne satisfasse pas à ses obligations. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit, mais elle surveille régulièrement la cote de crédit des contreparties.

La Compagnie utilise, à l'occasion, les instruments financiers dérivés à titre de couverture contre les fluctuations des taux d'intérêt sur des transactions prévues.

La Compagnie a mis en place un programme de couverture visant à protéger ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale contre des fluctuations défavorables des prix du carburant. Afin d'atténuer les risques inhérents à la volatilité des prix du carburant, la Compagnie dispose de divers accords d'échanges financiers et contrats de *collar*. Les gains réalisés en 1999 se sont élevés à 5 M$. La Compagnie surveille ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. En 1999, la Compagnie a couvert environ 38 % de sa consommation de carburant prévue pour 1999, et au 31 décembre 1999, elle s'était couverte à raison de 27 % de sa consommation de carburant prévue pour 2000. Au 31 décembre 1999, les gains non constatés attribuables aux activités de couverture de la Compagnie s'élevaient à 9 M$.

Autres risques

Chaque année, la Compagnie, comme tous les autres chemins de fer, est tributaire des fluctuations de la conjoncture économique dans les secteurs d'activité et les régions qui produisent et consomment les marchandises qu'elle transporte. Bon nombre de ces marchandises transportées par la Compagnie sont assujetties à des variations cycliques de la demande. Toutefois, une grande partie des marchandises transportées en vrac par la Compagnie sont destinées à des pays d'outre-mer et subissent davantage les effets de la conjoncture économique mondiale que ceux des cycles économiques nord-américains. Les résultats d'exploitation de la Compagnie peuvent refléter ces variations cycliques en raison des frais fixes élevés inhérents aux activités ferroviaires. Les conditions économiques influent sur les produits d'exploitation de la Compagnie, et le volume des expéditions ferroviaires que la Compagnie transporte diminuerait vraisemblablement si un ralentissement économique ou une récession survenait en Amérique du Nord ou dans d'autres marchés clés.

Outre les risques inhérents aux fluctuations du cycle économique, la Compagnie peut occasionnellement subir les effets de conditions climatiques extrêmes. Par exemple, à la fin de 1996 et au premier trimestre de 1997, de fortes chutes de neige et un froid extrême ont perturbé les activités du CN dans l'Ouest canadien, provoquant des embouteillages sur la ligne principale desservant Vancouver, causant des pannes de matériel et entraînant l'interruption temporaire du service ferroviaire. Au premier trimestre de 1998, une tempête de verglas a durement touché l'est du Canada, perturbant l'exploitation de la Compagnie et le service offert aux clients du CN.

Les principes comptables généralement reconnus exigent que les états financiers soient établis au coût historique. Il s'ensuit que l'effet cumulatif de l'inflation, qui a fait grimper, de façon importante, les coûts de remplacement des actifs des entreprises à prédominance de capital telles que la Compagnie, n'est pas pris en compte dans les charges d'exploitation. Si l'on supposait que les actifs d'exploitation étaient tous remplacés aux prix courants, l'amortissement exprimé en dollars courants serait beaucoup plus élevé que les montants historiques constatés.

Rapport de la direction

Les états financiers consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada qui accompagnent le présent rapport annuel et toute l'information qu'il contient sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le Conseil d'administration.

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus au Canada et contiennent certains montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations. Les renseignements financiers qui se trouvent dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers.

La direction de la Compagnie, visant l'intégrité et l'objectivité des données des états financiers, a développé un système de contrôles comptables internes qu'elle tient à jour, et elle soutient un important programme de vérification interne. La direction estime que ce système de contrôles comptables internes constitue une assurance raisonnable que les registres comptables sont fiables et forment une assise appropriée pour la préparation des états financiers et que les actifs sont adéquatement comptabilisés et protégés.

C'est principalement par l'intermédiaire de son Comité de vérification et des finances, composé exclusivement d'administrateurs de l'extérieur, que le Conseil d'administration exerce sa responsabilité à l'égard des états financiers dans ce rapport. Le Comité de vérification et des finances revoit les états financiers annuels consolidés de la Compagnie et recommande leur approbation par le Conseil d'administration. Par ailleurs, le Comité de vérification et des finances rencontre régulièrement le chef de la Vérification interne et les vérificateurs des actionnaires.

Les présents états financiers consolidés ont été vérifiés par les vérificateurs des actionnaires, KPMG s.r.l., dont le rapport est présenté ci-contre.

Le Premier vice-président et
chef de la direction financière,

Claude Mongeau

Le 25 janvier 2000

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Nous avons vérifié les bilans consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada aux 31 décembre 1999 et 1998 et les états consolidés des résultats, de l'évolution de l'avoir des actionnaires et des flux de trésorerie des trois exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 1999. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Compagnie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Compagnie aux 31 décembre 1999 et 1998, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les trois exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 1999 selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

KPMG s.r.l.

KPMG, s.r.l.
Comptables agréés

Montréal (Canada)
Le 25 janvier 2000

État consolidé des résultats

En millions, sauf les données relatives aux actions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Produits d'exploitation			
Produits pétroliers et chimiques	**878 $**	578 $	560 $
Métaux et minéraux	**398**	319	310
Produits forestiers	**995**	817	809
Charbon	**402**	342	401
Produits céréaliers et engrais	**1 066**	798	941
Intermodal	**810**	712	716
Véhicules automobiles	**483**	377	423
Autres éléments	**229**	158	153
Total – Produits d'exploitation	**5 261**	4 101	4 313
Charges d'exploitation			
Main-d'œuvre et avantages sociaux	**1 711**	1 457	1 460
Services acquis	**591**	466	471
Amortissement	**400**	210	200
Location de matériel	**335**	300	339
Carburant	**309**	269	358
Matières	**260**	224	308
Taxes d'exploitation	**173**	172	185
Risques divers et autres	**249**	166	185
Charge spéciale *(Note 14)*	**–**	590	–
Total – Charges d'exploitation	**4 028**	3 854	3 506
Bénéfice d'exploitation	**1 233**	247	807
Intérêts débiteurs *(Note 15)*	**(308)**	(244)	(118)
Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation *(Note 4)*	**–**	86	–
Autres produits *(Note 16)*	**46**	26	57
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus avant impôts sur le revenu	**971**	115	746
Charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus *(Note 17)*	**(369)**	(6)	(325)
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	**602**	109	421
Secteurs d'activité abandonnés (déduction faite des impôts sur le revenu applicables) *(Note 18)*	**–**	–	(18)
Bénéfice net	**602 $**	109 $	403 $
Bénéfice par action en circulation (Note 20)			
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	**3,02 $**	0,60 $	2,48 $
Bénéfice net	**3,02 $**	0,60 $	2,37 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Bilan consolidé

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Actif		
Actif à court terme :		
Espèces et quasi-espèces	**307 $**	263 $
Débiteurs *(Note 5)*	**803**	404
Matières et fournitures	**116**	132
Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)*	**148**	133
Autres	**153**	118
	1 527	1 050
Immobilisations *(Note 6)*	**12 863**	5 442
Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)*	**–**	280
Investissement dans l'Illinois Central Corporation *(Note 4)*	**–**	3 802
Autres éléments d'actif et charges reportées	**367**	290
Total – Actif	**14 757 $**	10 864 $
Passif et avoir des actionnaires		
Passif à court terme :		
Créditeurs et charges à payer *(Note 8)*	**1 390 $**	1 174 $
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an *(Note 10)*	**272**	134
Autres	**115**	84
	1 777	1 392
Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)*	**2 253**	–
Autres éléments de passif et crédits reportés *(Note 9)*	**1 260**	1 172
Dette à long terme *(Note 10)*	**3 961**	4 009
Avoir des actionnaires :		
Actions ordinaires *(Note 11)*	**3 311**	2 873
Titres privilégiés convertibles *(Note 11)*	**327**	–
Surplus d'apport	**190**	190
Conversion de devises	**(9)**	7
Bénéfices non répartis	**1 687**	1 221
	5 506	4 291
Total – Passif et avoir des actionnaires	**14 757 $**	10 864 $

Au nom du Conseil d'administration :

David G.A. McLean
Administrateur

Paul M. Tellier
Administrateur

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé de l'évolution de l'avoir des actionnaires

En millions	Actions ordinaires émises et en circulation	Titres privilégiés convertibles émis et en circulation	Actions ordinaires	Titres privilégiés convertibles	Surplus d'apport	Conversion de devises	Bénéfices non répartis	Total de l'avoir des actionnaires
Solde au 31 décembre 1996	169,8	–	2 012 $	– $	190 $	– $	886 $	3 088 $
Bénéfice net	–	–	–	–	–	–	403	403
Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel *(Note 12)*	1,4	–	4	–	–	–	–	4
Dividendes (0,46 $ par action)	–	–	–	–	–	–	(78)	(78)
Solde au 31 décembre 1997	171,2	–	2 016	–	190	–	1 211	3 417
Bénéfice net	–	–	–	–	–	–	109	109
Actions émises lors de la deuxième étape de l'acquisition de l'Illinois Central Corporation	20,2	–	824	–	–	–	–	824
Options d'achat d'actions émises lors de la deuxième étape de l'acquisition de l'Illinois Central Corporation	–	–	25	–	–	–	–	25
Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel *(Note 12)*	0,4	–	8	–	–	–	–	8
Conversion de devises	–	–	–	–	–	7	–	7
Dividendes (0,53 $ par action)	–	–	–	–	–	–	(99)	(99)
Solde au 31 décembre 1998	191,8	–	2 873	–	190	7	1 221	4 291
Effet cumulatif du changement de convention comptable *(Note 2)*	–	–	–	–	–	–	(9)	(9)
Bénéfice net	–	–	–	–	–	–	602	602
Actions émises *(Note 11)*	9,2	4,6	404	327	–	–	–	731
Options d'achat d'actions levées et régimes d'actionnariat du personnel *(Note 12)*	1,4	–	34	–	–	–	–	34
Conversion de devises	–	–	–	–	–	(16)	–	(16)
Dividendes (0,60 $ par action)	–	–	–	–	–	–	(118)	(118)
Dividendes sur titres privilégiés convertibles	–	–	–	–	–	–	(9)	(9)
Solde au 31 décembre 1999	**202,4**	**4,6**	**3 311 $**	**327 $**	**190 $**	**(9) $**	**1 687 $**	**5 506 $**

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé des flux de trésorerie

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Activités d'exploitation			
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	**602 $**	109 $	421 $
Éléments hors caisse du bénéfice :			
Charge spéciale *(Note 14)*	**–**	590	–
Amortissement *(Note 19 B)*	**407**	213	202
Impôts sur le revenu reportés *(Note 17)*	**324**	(13)	315
Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation *(Note 4)*	**–**	(86)	–
Gain sur la vente d'une participation dans une coentreprise	**–**	–	(21)
Autres	**(2)**	–	–
Variation des éléments suivants :			
Débiteurs *(Note 5)*	**(156)**	270	5
Matières et fournitures	**38**	18	7
Créditeurs et charges à payer *(Note 8)*	**64**	109	26
Autres éléments nets de l'actif et du passif à court terme	**(27)**	(10)	(44)
Paiements au titre des compressions de l'effectif	**(219)**	(187)	(197)
Autres	**(70)**	(60)	(36)
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation des secteurs d'activité maintenus	**961**	953	678
Activités d'investissement			
Acquisitions nettes d'immobilisations *(Note 19 B)*	**(629)**	(494)	(393)
Produit net de la cession d'immobilisations	**70**	90	122
Produit net de la vente d'une participation dans une coentreprise	**–**	–	23
Investissement dans l'Illinois Central Corporation *(Note 4)*	**–**	(2 608)	–
Autres	**2**	–	8
Flux de trésorerie utilisés par les activités d'investissement	**(557)**	(3 012)	(240)
Dividendes versés aux actionnaires	**(127)**	(99)	(78)
Activités de financement			
Émission de titres d'emprunt à long terme	**456**	4 589	13
Réduction de la dette à long terme	**(1 509)**	(2 541)	(98)
Émission d'actions ordinaires *(Note 11)*	**438**	8	4
Émission de titres privilégiés convertibles *(Note 11)*	**327**	–	–
Flux de trésorerie provenant des (utilisés par les) activités de financement	**(288)**	2 056	(81)
Flux de trésorerie provenant des (utilisés par les) secteurs d'activité abandonnés *(Note 18)*	**1**	–	(20)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	**(10)**	(102)	259
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice*	**317**	365	106
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	**307 $**	263 $	365 $

** Le solde des espèces et quasi-espèces au début de 1999 comprend les espèces et quasi-espèces de l'Illinois Central Corporation qui ont été consolidées à compter de 1999.*

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

Le CN, directement et par l'intermédiaire de ses filiales, œuvre principalement dans le secteur du transport ferroviaire. Couvrant le Canada et le centre des États-Unis, du Pacifique à l'Atlantique et jusqu'au golfe du Mexique, le réseau de la Compagnie dessert les ports de Vancouver, Prince Rupert, Montréal et Halifax, au Canada ; les ports de La Nouvelle-Orléans, en Louisiane, et de Mobile, en Alabama, sur le golfe du Mexique ; ainsi que les grandes villes que sont Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Montréal, Toronto, Buffalo, Chicago, Detroit, Memphis, Saint Louis et Jackson, au Mississippi. Il a en outre des liaisons avec toutes les régions de l'Amérique du Nord. Les produits d'exploitation de la Compagnie sont tirés du transport d'un éventail diversifié et équilibré de marchandises, y compris les produits pétroliers et chimiques, les produits céréaliers et les engrais, le charbon, les métaux et les minéraux, les produits forestiers, l'intermodal et les véhicules automobiles.

1 Énoncé des conventions comptables importantes

Ces états financiers consolidés sont exprimés en dollars canadiens, à moins d'indication contraire, et ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus au Canada. L'établissement des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige de la part de la direction certaines estimations et hypothèses qui influent sur les produits et les charges inscrits pour la période considérée, sur les montants constatés des éléments d'actif et de passif, ainsi que sur l'information à fournir concernant les éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

A. Périmètre de consolidation
Ces états financiers consolidés comprennent les comptes de toutes les filiales, y compris l'Illinois Central Corporation (IC) dont la Compagnie a acquis le contrôle le 1er juillet 1999 et a consolidé les états financiers de l'IC rétroactivement au 1er janvier 1999. En 1998, la Compagnie a comptabilisé son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation, en attendant l'approbation, par le *Surface Transportation Board* (STB) des États-Unis, de la prise de contrôle de l'IC par la Compagnie. Les investissements sur lesquels la Compagnie exerce un contrôle conjoint sont comptabilisés selon la méthode de consolidation proportionnelle.

B. Produits d'exploitation
Les produits d'exploitation liés au transport de marchandises sont constatés selon la méthode du pourcentage de service complété. Les coûts découlant du transport de marchandises sont constatés au moment de la prestation du service.

C. Change étranger
Les activités de la Compagnie aux États-Unis, exclusion faite de l'IC, sont considérées comme intégrées et leur monnaie fonctionnelle est le dollar canadien. Elles sont converties en dollars canadiens et comptabilisées comme suit : les éléments d'actif et de passif monétaires sont convertis au taux en vigueur à la date du bilan ; les éléments d'actif et de passif non monétaires sont convertis aux taux de change historiques ; les produits et les charges sont convertis aux taux de change moyens en vigueur durant l'exercice, sauf l'amortissement, qui est converti au taux de change en vigueur lors de l'acquisition des immobilisations auxquelles la dépense d'amortissement est reliée ; les autres gains et pertes de change sont inclus dans le bénéfice net de l'exercice. Les éléments d'actif et de passif détenus par la Compagnie qui sont libellés en monnaie étrangère sont traités de la même façon.

L'IC est considéré comme un établissement étranger autonome dont la monnaie fonctionnelle est le dollar américain. Conséquemment, les éléments d'actif et de passif de l'IC sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan, et les produits et les charges, y compris la participation de la Compagnie aux bénéfices de l'IC pour 1998, sont convertis aux taux de change moyens en vigueur au cours de l'exercice.

La Compagnie a désigné la totalité de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans l'IC. Les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US, de même que les gains et les pertes de change non matérialisés sur la conversion de l'investissement net de la Compagnie dans l'IC, sont inclus dans le poste Conversion de devises qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

D. Espèces et quasi-espèces
Les espèces et quasi-espèces comprennent les placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant la date d'échéance, et sont présentées au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

E. Matières et fournitures
Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré pour les traverses et les rails, en fonction des dernières factures pour le carburant et les matières neuves en stock, et en fonction de la valeur estimative d'usage ou de revente pour les matières usagées, désuètes ou la ferraille.

F. Immobilisations
Les installations ferroviaires sont comptabilisées au coût moins l'amortissement cumulé qui comprend la réduction de valeur d'éléments d'actif. Tous les coûts des matières liés à la pose de rails et de traverses, à l'application de ballast et à d'autres améliorations de voies sont capitalisés dans la mesure où ces coûts correspondent à ce que la Compagnie définit comme un «élément d'immobilisation». Les frais de main-d'œuvre et les frais généraux occasionnés par l'installation de nouvelles voies à des fins autres que le remplacement de voies existantes sont également capitalisés. Tous les autres frais de main-d'œuvre, frais généraux et frais d'entretien sont passés en charges au moment où ils sont engagés. Les intérêts débiteurs correspondants sont passés en charges. Les acquisitions incluses dans les autres immobilisations et matériel comprennent les frais liés au développement de logiciels pour usage interne.

Le coût des propriétés ferroviaires désaffectées ou aliénées dans le cours normal des activités de la Compagnie, moins la valeur de récupération, est imputé à l'amortissement cumulé conformément à la méthode d'amortissement par classes homogènes. La Compagnie examine la valeur comptable des immobilisations lorsqu'il apparaît, au vu des circonstances ou de l'évolution de la situation, qu'il pourrait se révéler difficile de récupérer cette valeur comptable sur la base des flux monétaires non actualisés futurs ou de la valeur de réalisation nette estimée. Les éléments d'actif qui, au terme de cet examen, indiquent qu'une réduction de la valeur est appropriée, sont inscrits au moindre de la valeur comptable ou de la juste valeur.

G. Amortissement
Le coût des immobilisations, déduction faite de la réduction de valeur d'éléments d'actif, est amorti selon la méthode linéaire, sur la durée estimative de leur vie utile comme suit :

Catégorie	Taux annuel
Voie	2 %
Immeubles	3 %
Matériel roulant	3 %
Autres	2 %

La Compagnie révise périodiquement ses taux d'amortissement. Les ajustements apportés aux taux d'amortissement à la suite de ces révisions n'ont pas eu d'incidence importante sur les résultats d'exploitation.

H. Régimes de retraite
Le coût des régimes de retraite est périodiquement déterminé par des actuaires indépendants. Les charges de retraite sont constatées dans les résultats et représentent la somme des éléments suivants :

i) le coût des prestations de retraite accordées en échange des services rendus par le personnel au cours de l'exercice ;

ii) l'amortissement des obligations transitoires initiales nettes, calculé selon la méthode linéaire, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite ;

iii) l'amortissement du coût des prestations au titre des services passés et des modifications sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite ;

iv) les intérêts débiteurs sur les obligations découlant des régimes de retraite, le rendement de l'actif des caisses de retraite et l'amortissement des gains et des pertes actuariels cumulatifs nets, non constatés et supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées ou de la valeur axée sur la valeur marchande de l'actif des régimes, selon le plus élevé des deux montants, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite.

La capitalisation des régimes s'effectue par des cotisations fixées selon la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées.

I. Avantages complémentaires de retraite
La Compagnie comptabilise sur une base d'exercice les coûts des avantages complémentaires de retraite. Ces avantages, qui sont financés par la Compagnie à mesure de leur exigibilité, englobent les programmes d'assurance-vie, les prestations d'assurance-maladie, les allocations de retraite supplémentaires et les facilités de transport gratuit par train.

La Compagnie amortit les gains et les pertes actuariels cumulatifs nets, non constatés et supérieurs à 10 % des obligations au titre des prestations projetées ou de la valeur axée sur la valeur marchande de l'actif des régimes, selon le plus élevé des deux montants, sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active du groupe de salariés participant aux régimes de retraite.

J. Instruments financiers
La Compagnie peut à l'occasion utiliser des instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change. Les gains ou pertes liés à de tels instruments, utilisés afin de couvrir les risques financiers, sont reportés et amortis dans les résultats d'exploitation sur la durée de vie de l'élément d'actif ou de passif couvert ou sur celle des instruments financiers dérivés. Les produits et les charges se rapportant aux instruments financiers sont comptabilisés dans la même catégorie que ceux générés par l'élément d'actif ou de passif sous-jacent.

K. Dépenses environnementales
Les dépenses environnementales liées aux activités courantes sont passées en charges ou capitalisées selon le cas. Celles qui découlent d'une situation existante causée par des activités antérieures et qui ne sont susceptibles de générer aucun revenu courant ou futur sont passées en charges. Un passif est comptabilisé lorsque les évaluations environnementales et (ou) les mesures correctives sont probables et lorsque les coûts peuvent raisonnablement être estimés, en fonction d'un plan d'action précis pour ce qui est de la technologie à employer et de l'ampleur des travaux nécessaires.

L. Impôts sur le revenu
La Compagnie utilise la méthode de l'actif et du passif d'impôts futurs pour comptabiliser les impôts sur le revenu. Selon cette méthode, tout changement survenu dans le montant net des impôts reportés débiteurs ou créditeurs est inclus au bénéfice. Les impôts reportés débiteurs et créditeurs sont déterminés en fonction des taux d'imposition qu'on s'attend à appliquer au revenu imposable au cours des exercices durant lesquels on prévoit recouvrer ou régler les écarts temporaires.

2 Changements de convention comptable

La Compagnie a apporté certaines modifications à ses conventions comptables pour se conformer aux nouvelles normes comptables.

1999
En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés. Plus particulièrement, la norme donne des directives sur la comptabilisation des coûts de retraite, des avantages postérieurs à la retraite et des indemnités pour accidents de travail. Conformément aux dispositions de transition de la nouvelle norme, la Compagnie a appliqué les recommandations de manière rétroactive, mais elle n'a pas procédé au redressement des périodes correspondantes. L'effet cumulatif de l'adoption de la nouvelle norme, au montant de 17 M$ (9 M$ après impôts) a été reflété à titre de redressement au solde d'ouverture des bénéfices non répartis de l'exercice.

1998
En 1998, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA concernant la présentation des états des flux de trésorerie. Cette norme exige, entre autres, que les éléments hors caisse soient exclus des activités d'investissement et de financement, et présentés ailleurs dans les états financiers consolidés de manière à fournir toute l'information pertinente sur ces activités d'investissement et de financement. La norme exige l'application rétroactive avec redressement des renseignements comparatifs antérieurs.

En 1998, la Compagnie a adopté les recommandations américaines relatives à la comptabilisation des coûts de logiciels exposées dans le *Statement of Position* (SOP) 98-1, *«Accounting for the Costs of Computer Software Developed or Obtained for Internal Use»*. Conformément à cet énoncé de principe, ce changement de convention comptable a été appliqué de façon prospective. L'adoption du SOP 98-1 a eu pour effet d'augmenter le bénéfice net d'environ 13 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Étant donné que son incidence sur les chiffres comparatifs des années antérieures est négligeable, la Compagnie n'a pas appliqué ce changement de convention comptable de façon rétroactive.

2 Changements de convention comptable *(suite)*

1997

En 1997, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA concernant la comptabilisation des impôts sur le revenu. Selon cette norme, il faut appliquer la méthode de l'actif et du passif d'impôts futurs à la comptabilisation des impôts sur le revenu. Selon cette méthode, on constate les impôts reportés en fonction des conséquences fiscales futures attribuables aux différences entre les valeurs comptables aux états financiers et leur assiette d'imposition respective (écarts temporaires). Les impôts reportés débiteurs et créditeurs sont déterminés en fonction des taux d'imposition qu'on s'attend à appliquer au revenu imposable au cours des exercices durant lesquels on prévoit recouvrer ou régler les écarts temporaires. L'effet sur les impôts reportés débiteurs et créditeurs d'un changement de taux d'imposition est constaté dans le bénéfice de la période au cours de laquelle le changement a lieu. Les impôts reportés débiteurs sont constitués et, si l'on considère que leur réalisation n'est pas «plus probable qu'improbable», une provision pour moins-value doit être enregistrée.

Auparavant, la Compagnie appliquait la méthode du report d'impôts fixe. Selon cette méthode, la provision pour impôts sur le revenu était rattachée au revenu comptable de l'exercice. Toujours selon cette méthode, on considérait que l'écart entre la provision pour impôts sur le revenu et le montant exigible représentait le report à des exercices ultérieurs d'avantages obtenus ou de dépenses engagées dans l'exercice en cours. Le report était donc calculé aux taux en vigueur sans redressement subséquent du solde cumulatif des impôts sur le revenu, débiteur ou créditeur, pour tenir compte des changements de taux d'impôt. De plus, selon cette même méthode, on ne pouvait constater les avantages fiscaux liés à des pertes comptables pour l'exercice au cours duquel les pertes avaient été subies que s'il existait une quasi-certitude de réalisation de ces avantages.

À la suite de ce changement de convention comptable, un recouvrement d'impôts sur le revenu (incluant les secteurs d'activité abandonnés) de 708 M$, ou 4,17 $ par action, a été comptabilisé en 1996 relativement à des économies d'impôts provenant d'exercices antérieurs à 1997. En 1997, une charge d'impôts sur le revenu de 303 M$, ou 1,78 $ par action, relative au bénéfice avant impôts sur le revenu, a été comptabilisée.

3 Projet de regroupement du Canadien National et du Burlington Northern Santa Fe

Le 18 décembre 1999, le CN et la Burlington Northern Santa Fe Corporation (BNSF) ont conclu un accord de regroupement (le Regroupement) des deux compagnies. Pour satisfaire aux exigences juridiques canadiennes, qui limitent notamment à 15 % des actions avec droit de vote du CN la participation de tout actionnaire individuel et de ses associés, tout en veillant à ce que le Regroupement soit efficace sur le plan fiscal pour les actionnaires des deux sociétés, l'entreprise regroupée comprendra deux sociétés ouvertes : les Chemins de fer de l'Amérique du Nord, inc. (CFAN), nouvellement constituée en société, et le CN. Une fois le Regroupement terminé, les CFAN seront la société mère du BNSF et détiendront la totalité des actions de participation avec droit de vote limité du CN.

En vertu du Regroupement, les actionnaires du BNSF recevront une action ordinaire des CFAN et une action avec droit de vote du CN pour chaque action du BNSF détenue. Quant aux actionnaires du CN, pour chaque action ordinaire du CN détenue, ils recevront, au moment du Regroupement, 1,05 action avec droit de vote du CN et, au choix, 1,05 action ordinaire des CFAN ou 1,05 action échangeable du CN. Les actions échangeables du CN pourront être échangées en tout temps contre des actions ordinaires des CFAN à raison de une contre une. Les actionnaires du CN qui choisissent de recevoir les actions échangeables du CN auront également le droit de voter sur des questions présentées aux actionnaires des CFAN proportionnellement au droit de participation qu'ils détiennent dans les compagnies regroupées. Tous les actionnaires détiendront des intérêts avec droit de vote à la fois dans les CFAN et dans le CN, ainsi que des droits de participation dans les compagnies regroupées. Les dividendes versés sur les actions ordinaires des CFAN et les actions échangeables du CN seront identiques.

Chaque action ordinaire des CFAN sera indissociable d'une action avec droit de vote du CN, et ces actions indissociables se négocieront comme un seul titre. De la même façon, chaque action échangeable du CN sera indissociable d'une action avec droit de vote du CN, et ces actions se négocieront comme un seul titre. De plus, le CN émettra aux CFAN des actions de participation avec droit de vote limité comportant 10,1 % des droits de vote dans le CN et 100 % des titres de participation du CN. En conséquence de ces dispositions, chaque compagnie aura, en tout temps, le même groupe d'actionnaires publics, et chaque actionnaire public aura, dans les faits, les mêmes avantages économiques et les mêmes droits de vote par titre détenu.

Ce Regroupement est conditionnel, entre autres, à l'approbation des actionnaires du CN et du BNSF, ainsi qu'à celles de la Cour supérieure du Québec et du STB. Le CN et le BNSF s'attendent à obtenir toutes les approbations réglementaires et à compléter la transaction vers le milieu de 2001. Les actionnaires devraient voter sur le Regroupement proposé au cours du deuxième trimestre de l'an 2000.

En accord avec les conditions du Regroupement, le BNSF a accepté de verser au CN des frais de résiliation en espèces correspondant à 450 M$ US, et le CN a accepté de verser au BNSF des frais de résiliation en espèces correspondant à 200 M$ US si le Regroupement était résilié dans les circonstances suivantes : i) une autre proposition est faite par un tiers soit au BNSF, soit au CN, et par la suite, les actionnaires du BNSF ou du CN décident, au terme d'un vote, de ne pas accepter le Regroupement ; ou ii) l'un ou l'autre des conseils d'administration, que ce soit celui du BNSF ou du CN, retire, modifie ou change de façon défavorable son approbation ou sa recommandation sur le Regroupement ou des transactions qu'il envisage ou la résolution d'arrangement ; ou iii) le BNSF ou le CN manque à certaines de ses obligations relativement à la sollicitation ou à la réponse à des propositions d'autres transactions liées à l'autre partie. De plus, si le STB impose des conditions qui pourraient avoir des effets négatifs importants sur les avantages économiques du Regroupement pour le BNSF, le CN et leurs actionnaires, pris dans leur ensemble, le BNSF ou le CN pourront décider de ne pas mener à terme la transaction et de payer des frais de résiliation de 300 M$ US et 150 M$ US, respectivement.

En rapport avec le Regroupement, le BNSF et le CN se sont réciproquement accordés l'un l'autre des options d'achat d'actions relativement à, dans le cas du CN, environ 29 millions d'actions ordinaires du CN, et, dans le cas du BNSF, environ 65 millions d'actions ordinaires du BNSF. Le nombre

d'actions sur lesquelles portent les options d'achat peut faire l'objet d'un rajustement dans chaque cas afin qu'il soit toujours équivalent à, mais ne dépasse jamais, 12,5 % des actions ordinaires en circulation de l'émetteur des options d'achat après la prise d'effet de l'émission d'actions ordinaires en vertu de l'option. Le prix de levée d'une option correspond, dans chaque cas, au prix moyen de clôture des actions ordinaires de l'émetteur des options à la Bourse de New York au cours des cinq jours de négociation précédant la date de l'avis de levée. L'attribution d'une option d'achat d'actions par le CN au BNSF est conditionnelle à l'approbation de la Bourse de Toronto, et l'attribution d'une option d'achat d'actions par le BNSF au CN ne prend effet qu'une fois que le CN a reçu l'approbation de la Bourse de Toronto. Chaque option d'une partie peut être levée dans les mêmes circonstances en raison desquelles cette partie est en droit de recevoir des frais de résiliation d'un montant de 450 M$ US ou 200 M$ US comme il est indiqué précédemment.

Une fois réalisé, le Regroupement sera comptabilisé par les CFAN selon la méthode de l'achat pur et simple conformément à la prise de position n° 16, *«Business Combinations»* de l'*Accounting Principles Board* de l'*American Institute of Certified Public Accountants*. Selon cette méthode, les CFAN prépareront leurs états financiers en présentant l'actif et le passif du BNSF selon la méthode du coût historique, et la juste valeur des actions ordinaires des CFAN émises ou pouvant être émises aux actionnaires du CN sera affectée à l'actif et au passif du CN en fonction de leur juste valeur relative.

À la suite du Regroupement, le CN continuera à préparer ses états financiers selon la méthode du coût historique.

4 Acquisition et consolidation de l'Illinois Central Corporation

En 1998, la Compagnie, par l'entremise d'une filiale en propriété exclusive à participation indirecte, a fait l'acquisition de l'IC dans le cadre d'une transaction en deux étapes, au prix d'environ 2,4 G$ US payables à 75 % en espèces et à 25 % en actions ordinaires de la Compagnie. Le 14 mars 1998, la Compagnie a fait l'acquisition de 75 % des actions ordinaires en circulation de l'IC pour un montant 2 549 M$ (1 796 M$ US), ou 39 $ US par action. Le 4 juin 1998, la Compagnie a fait l'acquisition des 25 % d'actions ordinaires en circulation restantes de l'IC en échange de 20,2 millions d'actions ordinaires de la Compagnie. De plus, les options d'achat d'actions en circulation de l'IC ont été échangées contre des options d'achat d'actions de la Compagnie.

En attendant l'approbation du STB, la Compagnie a comptabilisé son investissement dans l'IC selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation conformément à la prise de position de l'*Accounting Principles Board* (APB) 18, *«The Equity Method of Accounting for Investments in Common Stock»*. L'investissement dans l'IC au 31 décembre 1998 comprend un investissement de 3 398 M$ lié à l'acquisition d'actions de l'IC conformément à l'offre publique d'achat en espèces et à la deuxième étape de la fusion, 259 M$ liés à la conversion de l'investissement à son équivalent actuel en dollars canadiens, 59 M$ pour les frais liés à la transaction et 86 M$ liés à la participation aux bénéfices de l'IC depuis la date de l'acquisition jusqu'au 31 décembre 1998.

L'État consolidé des résultats pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 comprend plusieurs éléments liés à l'acquisition de l'IC, notamment des intérêts débiteurs avant impôts de 117 M$, afférents à la dette liée au financement de l'offre publique d'achat en espèces. La participation aux bénéfices de l'IC, au montant de 86 M$, incluse dans l'État consolidé des résultats pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998, représente la quote-part de la Compagnie des bénéfices de l'IC depuis le 14 mars 1998, déduction faite de l'amortissement de l'écart entre le coût d'acquisition de l'IC par la Compagnie et la participation historique sous-jacente dans l'actif net de l'IC, selon les premières estimations de la juste valeur des immobilisations et du matériel de l'IC, de même que l'évaluation de leur durée de vie utile restante, et selon les estimations de la juste valeur des autres éléments d'actif et de passif de l'IC. Au total, les éléments liés à l'acquisition de l'IC ont entraîné une hausse de 18 M$ du bénéfice net pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998. Ces montants, ainsi que l'incidence de l'émission d'actions à la suite de la deuxième étape de la fusion, ont entraîné une augmentation du bénéfice par action de 0,07 $ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998. À l'exclusion de la charge spéciale de 1998, le bénéfice par action a diminué de 0,07 $.

Avec prise d'effet le 1er juillet 1999, la Compagnie a pris le contrôle de l'IC et a consolidé les résultats de l'IC depuis le 1er janvier 1999. Le 1er juillet 1999, l'excédent de l'investissement de la Compagnie dans l'IC (2 533 M$) sur la valeur nette de l'IC a été affecté, selon la méthode de l'achat pur et simple, aux immobilisations (4 212 M$), aux impôts sur le revenu reportés (1 554 M$) et à la dette et autres passifs (125 M$). La Compagnie amortit l'excédent du prix d'acquisition sur la valeur nette de l'IC selon la méthode de l'achat pur et simple, en se basant principalement sur la durée de vie utile restante estimative des immobilisations de l'IC.

Le tableau ci-dessous présente l'État consolidé condensé des résultats pro forma pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 en supposant que le CN ait pris le contrôle de l'IC au début de 1998, ainsi que les résultats d'exploitation réels pour 1999.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
État consolidé condensé des résultats pro forma

En millions, sauf les données relatives aux actions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998
		Pro forma
		(Non vérifié)
Produits d'exploitation	5 261 $	5 160 $
Charges d'exploitation[1]	4 028	4 680
Bénéfice d'exploitation	1 233	480
Intérêts débiteurs	(308)	(333)
Autres produits	46	32
Bénéfice avant impôts sur le revenu	971	179
Charge d'impôts sur le revenu	(369)	(47)
Bénéfice net	602 $	132 $
Bénéfice par action en circulation	3,02 $	0,69 $

(1) L'exercice de 1998 comprend une charge spéciale de 590 M$.

4 Acquisition et consolidation de l'Illinois Central Corporation *(suite)*

En 1998, la Compagnie a appliqué la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation pour son investissement dans l'IC. Ainsi, on trouvera ci-dessous un sommaire de l'information financière de l'IC, fondée sur son coût historique, dressé selon les PCGR aux États-Unis, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 et au 31 décembre 1998 :

Illinois Central Corporation
État consolidé condensé des résultats

En millions de dollars US	*Exercice terminé le 31 décembre* 1998
Produits d'exploitation	729 $
Charges d'exploitation	521
Bénéfice d'exploitation	208
Autres produits	9
Intérêts débiteurs	(41)
Bénéfice avant impôts sur le revenu	176
Charge d'impôts sur le revenu	(70)
Bénéfice net	106 $

Les charges d'exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998 comprennent des charges spéciales de 49 M$ US (41 M$ US après impôts) au titre des indemnités de cessation d'emploi et des autres coûts liés à la fusion.

Illinois Central Corporation
Bilan consolidé condensé

En millions de dollars US	*31 décembre* 1998
Actif	
Actif à court terme	250 $
Actif à long terme	1 924
Total – Actif	2 174 $
Passif et avoir des actionnaires	
Passif à court terme	297 $
Dette à long terme	557
Impôts reportés	443
Autres éléments de passif	130
Avoir des actionnaires	747
Total – Passif et avoir des actionnaires	2 174 $

5 Débiteurs

En millions	*31 décembre* 1999	1998
Transport de marchandises		
Débiteurs courants	441 $	217 $
Débiteurs courus	161	48
Autres	247	180
	849	445
Provision pour créances douteuses	(46)	(41)
	803 $	404 $

Le 25 juin 1998, la Compagnie a conclu une entente renouvelable d'une durée de cinq ans visant la vente de créances courantes admissibles relatives au transport de marchandises jusqu'à concurrence de 250 M$. Au 31 décembre 1999, conformément à l'entente, 147 M$ et 40 M$ US (58 M$ CA) de créances avaient été vendues, avec recours limité, comparativement à 150 M$ et 45 M$ US (69 M$ CA) de créances au 31 décembre 1998. La Compagnie a conservé la responsabilité de la gestion et du recouvrement des créances vendues. Les coûts afférents à cette entente, qui varient en fonction de l'évolution des taux d'intérêt en vigueur, sont inclus dans le poste Autres produits.

6 Immobilisations

En millions	*31 décembre 1999*			*31 décembre 1998*		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
Voie	12 824 $	2 993 $	9 831 $	6 641 $	3 059 $	3 582 $
Immeubles	1 109	543	566	875	517	358
Matériel roulant	3 247	1 132	2 115	2 296	1 059	1 237
Autres	839	488	351	774	509	265
	18 019 $	5 156 $	12 863 $	10 586 $	5 144 $	5 442 $
Contrats de location-acquisition inclus dans les immobilisations	1 003 $	115 $	888 $	617 $	72 $	545 $

7 Facilités de crédit

La Compagnie dispose d'une facilité de crédit renouvelable de 1 000 M$ US échéant en 2003. Les taux d'emprunt de la facilité de crédit sont établis en fonction de différents taux, dont le taux préférentiel au Canada, les taux des acceptations bancaires, le taux des fonds américains fédéraux en vigueur et le *London Interbank Offer Rate*, majorés des marges applicables. L'entente relative à la facilité de crédit contient les clauses restrictives financières habituelles, déterminées selon les principes comptables généralement reconnus aux États-Unis, notamment i) des restrictions limitant le montant de la dette par rapport à la capitalisation totale ; ii) l'obligation de maintenir la valeur corporelle nette à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance et iii) l'obligation de maintenir le ratio de couverture des frais fixes à un niveau supérieur aux seuils définis à l'avance. La Compagnie a respecté ces clauses restrictives financières tout au long de l'exercice. Le programme de papier commercial de la Compagnie est garanti par la facilité de crédit renouvelable d'une durée de cinq ans. En juin 1999, la Compagnie a utilisé le produit de la vente d'actions ordinaires et de titres privilégiés convertibles pour rembourser 125 M$ US (185 M$ CA) sur le papier commercial et 310 M$ US (456 M$ CA) sur la facilité de crédit renouvelable de la Compagnie. En juillet 1999, le solde de la facilité de crédit renouvelable a été remboursé. Au 31 décembre 1999, un montant total de 6 M$ US (9 M$ CA) était en circulation en vertu du programme de papier commercial.

8 Créditeurs et charges à payer

En millions	*31 décembre* 1999	1998
Comptes fournisseurs	503 $	324 $
Tranche à court terme des provisions pour compressions de l'effectif	182	235
Charges salariales à payer	185	177
Charges à payer	195	155
Intérêts courus sur la dette à long terme	119	111
Charges à payer relativement à des contrats de location-exploitation	29	85
Autres	177	87
	1 390 $	1 174 $

9 Autres éléments de passif et crédits reportés

En millions	*31 décembre* 1999	1998
Provisions pour compressions de l'effectif, déduction faite de la tranche à court terme *A)*	517 $	590 $
Charge à payer pour les avantages complémentaires de retraite *B)*	220	149
Passif à l'égard de blessures corporelles	218	108
Passif à l'égard de l'environnement, déduction faite de la tranche à court terme	66	38
Crédits reportés et autres	239	287
	1 260 $	1 172 $

A. Provisions pour compressions de l'effectif

Les provisions pour compressions de l'effectif, qui s'appliquent aux membres du personnel tant au Canada qu'aux États-Unis, comprennent principalement des indemnités de cessation d'emploi qui seront versées au cours d'une période pouvant aller jusqu'à six ans. Les autres éléments des provisions incluent principalement des primes d'incitation à la retraite anticipée et des prestations de raccordement en cas de retraite anticipée. Les versements au titre des indemnités de cessation d'emploi et autres éléments des provisions ont réduit le montant total de celles-ci de 219 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999 (187 M$ pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998). Le montant total des provisions au 31 décembre 1999 s'établissait à 699 M$.

B. Avantages complémentaires de retraite

i) Évolution des obligations découlant des avantages complémentaires de retraite

En millions	*Exercice terminé le 31 décembre* 1999	1998
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite au début de l'exercice, telles que présentées antérieurement	150 $	132 $
Ajustement lié à l'adoption d'une nouvelle norme *(Note 2)*	22	–
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite au début de l'exercice, telles que rajustées	172	132
Consolidation de l'IC	67	–
Coûts des prestations au titre des services rendus	8	4
Intérêts débiteurs	15	10
Change étranger – fluctuations	(3)	2
Perte (gain) actuariel(le)	(13)	9
Prestations versées	(16)	(7)
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite à la fin de l'exercice	230 $	150 $

ii) Capitalisation

En millions	*31 décembre* 1999	1998
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite non capitalisées à la fin de l'exercice	230 $	150 $
Gain (perte) actuariel(le) net(te) non constaté(e)	(6)	5
Coût des prestations au titre des services passés non constaté	(4)	(6)
Coût des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite	220 $	149 $

iii) Éléments du coût net des prestations

En millions	*Exercice terminé le 31 décembre* 1999	1998	1997
Coût des prestations au titre des services rendus	8 $	4 $	3 $
Intérêts débiteurs	15	10	7
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	1	1	1
Perte (gain) actuariel(le) net(te) constaté(e)	2	6	(2)
Coût net des prestations	26 $	21 $	9 $

iv) Hypothèses selon une moyenne pondérée

31 décembre	1999	1998	1997
Taux d'actualisation	7,39 %	7,50 %	7,44 %
Taux d'augmentation de la rémunération	4,25 %	4,25 %	4,50 %

Une hausse ou une baisse d'un point de pourcentage sur les hypothèses relatives à l'évolution du coût des soins de santé se traduirait, en 1999, par une hausse ou une baisse de moins de 1 M$ du coût net des prestations et d'environ 4 M$ des obligations au titre des avantages complémentaires de retraite.

10 Dette à long terme

En millions	Échéance	Monnaie de paiement	*31 décembre* 1999	1998
Obligations, débentures et billets : A)				
Canadien National :				
9 ¾ % 7 ans, billets	14 mai 1999	$ CA	– $	50 $
5 ¾ % 15 ans, obligations libellées en francs suisses *B)*	22 août 2000	FS	99	99
8 ¼ % 15 ans, billets	21 mai 2001	$ CA	150	150
6 ¾ % 10 ans, billets	15 mai 2003	$ US	218	230
7 % 10 ans, billets	15 mars 2004	$ US	386	407
6,45 % Puttable Reset Securities (PURS) *C)*	15 juil. 2006	$ US	363	383
6,80 % 20 ans, billets *D)*	15 juil. 2018	$ US	291	307
7 ¾ % 30 ans, débentures	15 mai 2023	$ US	218	230
6,90 % 30 ans, billets *D)*	15 juil. 2028	$ US	690	728
Illinois Central :				
6,83 % 5 ans, billets	17 mai 2000	$ US	44	–
7,12 % 5 ans, billets	2 août 2001	$ US	73	–
6,72 % 5 ans, billets	14 août 2001	$ US	73	–
4 % 2 ans, billets	1er mars 2002	$ US	1	–
6 ¾ % 10 ans, billets	15 mai 2003	$ US	145	–
Billets ne portant pas intérêt, 7 ans	29 nov. 2003	$ US	1	–
7 ¾ % 10 ans, billets	1er mai 2005	$ US	145	–
6,98 % 12 ans, billets	12 juil. 2007	$ US	73	–
6,63 % 10 ans, billets	9 juin 2008	$ US	29	–
5 % 99 ans, débentures à intérêt conditionnel	1er juil. 2032	$ US	1	–
5 % 99 ans, débentures à intérêt conditionnel	1er déc. 2056	$ US	12	–
7,7 % 100 ans, débentures	15 sept. 2096	$ US	182	–
Total des obligations, débentures et billets			3 194	2 584
Autres :				
Hypothèques		$ CA	14	15
Facilité de crédit renouvelable *(Note 7)*		$ US	–	337
Papier commercial *E) (Note 7)*		$ US	9	532
Obligations découlant de contrats de location-acquisition et montants à payer aux termes de conventions portant sur du matériel et autres *F)*		Divers	1 029	683
Total – Autres			1 052	1 567
Total partiel			4 246	4 151
Moins :				
Tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an			272	134
Escompte non amorti, net			13	8
			285	142
			3 961 $	4 009 $

A. Les obligations, débentures et billets de la Compagnie ne sont pas garantis.

B. Les obligations libellées en francs suisses (170 M FS), portant intérêt à un taux de 5 ¾ % et venant à échéance le 22 août 2000, ont été converties à leur date d'émission en une obligation de 99 M$ CA par l'entremise d'un contrat de swap de devises au coût global de 11,17 %.

C. Les PURS sont des titres contenant des options simultanées de vente et d'achat de ces mêmes titres à leur valeur nominale. Au moment de l'émission, la Compagnie a vendu l'option d'achat des titres pouvant être exercée au 15 juillet 2006 (la date de renouvellement). Si l'option d'achat est levée, l'option de vente est automatiquement déclenchée, ce qui entraîne le rachat des PURS initiaux. Le détenteur de l'option d'achat aura alors le droit de renégocier les titres à un nouveau taux d'intérêt nominal pour un terme additionnel de 30 ans échéant le 15 juillet 2036. Le nouveau taux d'intérêt nominal sera déterminé conformément à un mécanisme préétabli, selon les conditions du marché alors en vigueur. Si l'option d'achat n'est pas levée, l'option de vente est réputée avoir été levée, ce qui entraînera le rachat des PURS le 15 juillet 2006.

D. Les billets à 20 ans et à 30 ans sont rachetables en tout temps, en totalité ou en partie, à la discrétion de la Compagnie, à leur valeur nominale ou à un prix fixé selon une formule tenant compte des taux d'intérêt en vigueur au moment du rachat, selon le plus élevé des deux montants.

E. En 1998, la Compagnie a amorcé un programme de papier commercial, garanti par la facilité de crédit renouvelable. En vertu de ce programme, la Compagnie peut émettre du papier commercial jusqu'à concurrence d'un montant total de 600 M$ sur le principal, ou l'équivalent en dollars US. Le papier commercial vient à échéance au cours de la prochaine année mais a été classé comme dette à long terme, ce qui tient compte de l'intention et de la capacité de la Compagnie de refinancer l'emprunt à court terme par des émissions subséquentes de papier commercial ou par un prélèvement sur la facilité de crédit renouvelable.

F. Les taux d'intérêt applicables aux contrats de location-acquisition varient entre 3 ¾ % et 14 ½ % environ, et les dates d'échéance vont de 2000 à 2016. Les intérêts implicites afférents à ces contrats se chiffraient à 577 M$ au 31 décembre 1999 et à 530 M$ au 31 décembre 1998.

Les conventions portant sur du matériel sont garanties par le matériel roulant et sont remboursables en versements mensuels ou semestriels sur différentes périodes allant jusqu'en 2003, à des taux d'intérêt s'échelonnant de 6 % à 13,7 %. Les montants en capital à payer sont de 39 M$ et 12 M$ US (17 M$ CA) au 31 décembre 1999, et étaient de 44 M$ et 16 M$ US (25 M$ CA) au 31 décembre 1998.

G. Les remboursements en capital à payer au cours des prochains exercices s'établissent comme ci-dessous. Ces remboursements incluent les possibilités de rachat et les paiements aux fins des obligations découlant des contrats de location-acquisition existants au 31 décembre 1999 mais excluent les remboursements sur le papier commercial de 9 M$ (6 M$ US) :

Exercice	*En millions* Montant
2000	272 $
2001	430
2002	105
2003	468
2004	462
2005 et ultérieurement	2 487

H. Le montant total de la dette payable en dollars US s'élevait à 2 332 M$ US (3 389 M$ CA) au 31 décembre 1999, et à 2 343 M$ US (3 590 M$ CA) au 31 décembre 1998.

I. Au cours de 1999, la Compagnie a enregistré des actifs totalisant 337 M$ ainsi que la dette associée à ces actifs acquis par la levée d'options d'achat de contrats de location existants et de contrats de location pour du nouveau matériel.

11 Capital-actions et titres privilégiés convertibles

A. Capital-actions autorisé

Le capital-actions autorisé de la Compagnie est constitué des titres suivants :

- un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale ;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie A sans valeur nominale pouvant être émises en série ;
- un nombre illimité d'actions privilégiées de catégorie B sans valeur nominale pouvant être émises en série.

B. Actions ordinaires émises et en circulation

Au cours de 1999, la Compagnie a émis 9,2 millions d'actions ordinaires à la suite de l'appel public à l'épargne du 23 juin 1999. La Compagnie a également émis 1,4 million d'actions par suite de la levée d'options d'achat d'actions et dans le cadre des régimes d'actionnariat du personnel. Au 31 décembre 1999, le nombre total des actions ordinaires émises et en circulation s'établissait à 202,4 millions.

C. Titres privilégiés convertibles

Le 23 juin 1999, la Compagnie a émis 4,6 millions de titres privilégiés convertibles au prix de 50 $ US le titre. Ces titres sont des titres subordonnés convertibles en actions ordinaires du CN au gré du porteur à un prix de conversion initial de 38,48 $ US l'action ordinaire, soit un taux de conversion initial de 1,2995 action ordinaire par titre privilégié convertible. À compter du 1er juillet 2002, au gré du CN, mais sous réserve de certaines conditions, les droits qu'ont les porteurs de convertir ces titres peuvent être annulés si le cours du marché dépasse 120 % du prix de conversion pendant une certaine période. Ces titres portent intérêt, payable trimestriellement en dollars US, au taux de 5,25 % par année et viennent à échéance le 30 juin 2029.

D. Fractionnement d'actions

Le 20 juillet 1999, le Conseil d'administration de la Compagnie a approuvé un fractionnement des actions ordinaires à raison de deux pour une qui a été effectué sous forme de dividende en actions. Ainsi, une action ordinaire additionnelle du CN a été remise pour chaque action en circulation ou détenue en trésorerie le 27 septembre 1999 aux actionnaires inscrits le 23 septembre 1999. Tous les régimes d'achat d'actions tiennent compte de l'émission d'actions ou d'options additionnelles à la suite de l'annonce du fractionnement des actions. Toutes les données relatives aux actions tiennent compte de ce fractionnement des actions.

E. Programme de rachat d'actions

Le 25 janvier 2000, le Conseil d'administration de la Compagnie a donné son approbation à un programme de rachat d'actions permettant le rachat jusqu'à concurrence de 13 millions d'actions ordinaires de la Compagnie, conformément à une offre publique de rachat au prix courant du marché.

12 Régimes d'achat d'actions

A. Régime d'actionnariat du personnel

Un Régime d'actionnariat du personnel (RAP), prenant effet le 1er septembre 1997, a donné aux membres du personnel admissibles la possibilité de souscrire jusqu'à 6 % de leur salaire brut pour acheter des actions ordinaires de la Compagnie sur le marché libre, en contrepartie de quoi la Compagnie s'engageait à investir, en leur nom, un montant supplémentaire correspondant à 35 % du montant investi par eux. Au 31 décembre 1999, 7 359 membres du personnel participaient au régime (5 100 au 31 décembre 1998). En 1999, un total de 375 681 actions, incluant les contributions de la Compagnie, ont été achetées en vertu du RAP au nom des membres du personnel, comparativement à 244 122 en 1998, d'où une charge avant impôts imputée au bénéfice de 5 M$ et de 3 M$ pour les exercices terminés les 31 décembre 1999 et 1998, respectivement.

12 Régimes d'achat d'actions *(suite)*

B. Options d'achat d'actions

La Compagnie offre aux membres de la direction admissibles des régimes d'options d'achat d'actions leur permettant d'acquérir des actions ordinaires de la Compagnie au cours en vigueur au moment de l'octroi des options. Les options peuvent être levées sur une période maximale de dix ans. En général, les droits de levée des options s'acquièrent sur une période de quatre ans de service continu et ne peuvent être exercés au cours des 12 premiers mois suivant la date de l'octroi. Au 31 décembre 1999, un total de 9,6 millions d'actions ordinaires était autorisé aux fins d'émission dans le cadre de ces régimes.

Les options offertes par la Compagnie comprennent des options conventionnelles qui peuvent être acquises sur une période définie et des options de rendement qui ne peuvent être acquises que si la Compagnie atteint certaines cibles en matière de ratio d'exploitation et de rendement du capital investi sans facteur d'endettement. Au 31 décembre 1999, le nombre d'options conventionnelles et d'options de rendement en circulation s'établissait à 4,1 millions et à 4,2 millions, respectivement.

Les changements relatifs aux options d'achat d'actions offertes par la Compagnie se présentent comme suit :

	Nombre d'options	Moyenne pondérée du prix de levée
	En millions	
En circulation au 31 décembre 1996	3,1	15,57 $
Octroyées	1,1	28,29 $
Annulées	(0,3)	15,53 $
Levées	(0,3)	14,75 $
En circulation au 31 décembre 1997	3,6	19,43 $
Conversion des options de l'IC	3,0	22,57 $ US
Octroyées	1,3	37,35 $
Annulées	(0,4)	20,22 $
Levées	(0,4)	19,42 $
En circulation au 31 décembre 1998 [1]	7,1	29,11 $
Octroyées	3,0	45,46 $
Annulées	(0,4)	34,51 $
Levées	(1,4)	25,43 $
En circulation au 31 décembre 1999 [1]	**8,3**	**34,88 $**

(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.

Au 31 décembre 1999, les options d'achat d'actions en circulation pouvant être levées se présentaient comme suit :

	Options en circulation				Options pouvant être levées	
	Échelle de prix de levée	Nombre d'options	Moyenne pondérée des années jusqu'à l'expiration	Moyenne pondérée du prix de levée	Nombre d'options	Moyenne pondérée du prix de levée
		En millions			*En millions*	
Options octroyées en 1995	13,50 $	0,7	3	13,50 $	0,7	13,50 $
Options octroyées en 1996	18,52 $–23,72 $	0,7	3	18,66 $	0,3	18,73 $
Options octroyées en 1997	24,85 $–38,75 $	0,7	5	28,33 $	0,2	28,67 $
Options octroyées en 1998 [1]	9,25 $–46,25 $	3,3	7	34,91 $	2,3	33,91 $
Options octroyées en 1999	36,14 $–49,45 $	2,9	9	45,40 $	–	– $
Solde au 31 décembre 1999 [1]		**8,3**	7	**34,88 $**	**3,5**	**28,16 $**

(1) Comprend les options d'achat d'actions converties de l'IC, exprimées en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la date du bilan.

13 Régimes de retraite

La Compagnie offre des régimes de retraite en vertu desquels presque tous les membres de son personnel ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations généralement fondées sur la rémunération et les années de service et (ou) les cotisations. Les tableaux qui suivent portent sur tous les régimes de la Compagnie. Toutefois, les descriptions ci-dessous portent exclusivement sur le régime de retraite principal de la Compagnie, à savoir le Régime de retraite du CN. Les autres régimes de retraite de la Compagnie sont de moindre importance.

Description du régime

Le Régime de retraite du CN (le Régime de retraite) est un régime contributif à prestations déterminées qui couvre pratiquement tous les membres du personnel du CN. La pension versée est surtout fonction du nombre d'années de service et de la moyenne des derniers gains annuels ouvrant droit à pension. Tous les nouveaux membres du personnel sont, en règle générale, tenus d'y adhérer dès leur entrée en fonctions. Les prestations de retraite sont indexées après la retraite au moyen d'un mécanisme de partage des gains (des pertes), sous réserve d'une augmentation minimale garantie. Le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (les Caisses fiduciaires de retraite du CN) est une société de fiducie indépendante. À titre de fiduciaire, celle-ci exerce certaines fonctions ; elle doit notamment détenir les titres légaux de l'actif des Caisses fiduciaires de retraite du CN et assurer le respect, par la Compagnie, en sa qualité d'administrateur, des dispositions du Régime de retraite et de la législation qui s'y applique.

Politique de capitalisation

Les cotisations des membres du personnel au Régime de retraite sont déterminées selon les modalités du régime. Les cotisations patronales sont déterminées conformément aux dispositions législatives du gouvernement du Canada, la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, et selon les résultats d'évaluations actuarielles réalisées au moins tous les trois ans. Ces évaluations sont effectuées conformément aux exigences législatives et aux recommandations de l'Institut Canadien des Actuaires pour l'évaluation des régimes de retraite.

Description de l'actif des Caisses

L'actif du Régime de retraite du CN est comptabilisé séparément dans les Caisses fiduciaires de retraite du CN et est composé d'encaisse et placements à court terme, d'obligations, d'hypothèques, d'actions canadiennes et étrangères, de biens immobiliers et d'actifs pétroliers et gaziers.

a) Évolution des obligations découlant des régimes de retraite

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998
Obligations découlant des régimes de retraite au début de l'exercice, telles que présentées antérieurement	8 989 $	8 736 $
Ajustement lié à l'adoption d'une nouvelle norme comptable *(Note 2)*	1 551	–
Obligations découlant des régimes de retraite au début de l'exercice, telles que rajustées	10 540	8 736
Modifications	–	134
Coût des prestations au titre des services rendus	95	60
Intérêts débiteurs	632	642
Cotisations des participants aux régimes	73	76
Change étranger – fluctuations	(3)	7
Effet de la compression du régime	–	23
Gain actuariel	(746)	(44)
Prestations versées et transferts	(656)	(645)
Obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice	9 935 $	8 989 $

b) Évolution de l'actif des régimes

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	10 728 $	9 984 $
Rendement réel sur l'actif des régimes	1 567	1 229
Cotisations de l'employeur	59	77
Cotisations des participants aux régimes	73	76
Change étranger – fluctuations	(3)	7
Prestations versées et transferts	(656)	(645)
Juste valeur de l'actif des régimes à la fin de l'exercice	11 768 $	10 728 $

c) Capitalisation

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Excédent de la juste valeur de l'actif des régimes par rapport aux obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice [1]	1 833 $	1 739 $
Gain actuariel net non constaté [1]	(1 976)	(2 399)
Obligations transitoires nettes non constatées	78	369
Coût des prestations au titre des services passés non constaté	172	314
Montant net constaté	107 $	23 $

(1) Assujetti au partage ultérieur de gains en vertu des dispositions du régime.

d) Montant constaté dans le Bilan consolidé

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Coût des prestations versées à l'avance	113 $	30 $
Coût des prestations constituées	(6)	(7)
Montant net constaté	107 $	23 $

e) Éléments du coût net des prestations

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Coût des prestations au titre des services rendus	95 $	60 $	50 $
Intérêts débiteurs	632	642	605
Rendement prévu sur l'actif des régimes	(732)	(700)	(657)
Amortissement des obligations transitoires nettes	19	108	100
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	20	42	32
Perte (gain) actuariel(le) net(te) constaté(e)	23	(95)	(80)
Coût net des prestations	57 $	57 $	50 $

f) Hypothèses selon une moyenne pondérée

31 décembre	1999	1998	1997
Taux d'actualisation	7,00 %	7,50 %	7,50 %
Taux d'augmentation de la rémunération	4,25 %	4,25 %	4,25 %
Rendement prévu sur l'actif des régimes pour l'exercice terminé le 31 décembre	9,00 %	9,00 %	8,25 %

Au 31 décembre 1998, un des régimes de retraite de la Compagnie présentait des obligations au titre des prestations constituées (114 M$) qui excédaient la juste valeur de son actif (102 M$), ce qui donne lieu à un passif minimum supplémentaire. Les obligations au titre des prestations projetées s'établissaient à 119 M$ au 31 décembre 1998.

14 Charge spéciale

La Compagnie a inscrit à ses activités une charge de 590 M$ en 1998 au titre de programmes de compression de l'effectif qui visent à réduire les coûts d'exploitation futurs et à accroître la productivité. Cette charge comprend les indemnités de cessation d'emploi et autres sommes à verser pour environ 3 000 réductions de postes (1 400 ayant eu lieu en 1998 et 1 300 autres en 1999 ; les réductions restantes devant avoir lieu en 2000). Les mesures d'amélioration de la productivité de la main-d'œuvre et de l'efficacité de l'exploitation sont appliquées à l'ensemble de la Compagnie, et entraînent des réductions de personnel dans les fonctions administration, transport, ingénierie et matériel. La majorité des versements liés aux compressions de l'effectif devraient s'étaler sur les six prochaines années.

15 Intérêts débiteurs

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Intérêts sur la dette à long terme	313 $	259 $	122 $
Intérêts sur les emprunts à court terme	–	2	2
Intérêts créditeurs	(5)	(17)	(6)
Total – Secteurs d'activité maintenus	308 $	244 $	118 $
Versement d'intérêts en espèces – Secteurs d'activité maintenus	305 $	194 $	110 $

16 Autres produits

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Gain sur la cession d'immobilisations	56 $	51 $	37 $
Revenu de placement	12	12	9
Perte nette de location	(25)	(20)	(8)
Gain (perte) de change	4	(9)	4
Revenu (perte) provenant de Canac Inc.	1	5	(2)
Gain sur la vente d'une participation dans une coentreprise	–	–	21
Autres	(2)	(13)	(4)
	46 $	26 $	57 $

17 Impôts sur le revenu

La charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus de la Compagnie comprend les éléments suivants :

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Taux de base combiné des gouvernements fédéral et provinciaux du Canada (taux de base combiné)	44,4 %	44,4 %	44,4 %
Charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus selon le taux de base combiné	(431) $	(51) $	(331) $
Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu attribuable aux éléments suivants :			
Impôt fédéral des grandes sociétés et autres impôts	(12)	(18)	(10)
Écart du taux d'imposition des États-Unis	30	–	–
Gain sur la cession d'immobilisations	8	8	4
Participation aux bénéfices de l'IC	–	38	–
Autres	36	17	12
Charge d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus	(369) $	(6) $	(325) $
Recouvrement (charge) d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité maintenus :			
Exigibles	(45) $	(19) $	(10) $
Reportés	(324)	13	(315)
	(369) $	(6) $	(325) $
Recouvrement d'impôts sur le revenu des secteurs d'activité abandonnés	– $	– $	12 $
Paiements en espèces pour impôts sur le revenu	45 $	18 $	10 $

Les éléments importants des impôts reportés débiteurs et créditeurs sont les suivants :

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Impôts reportés débiteurs		
Pertes reportées	39 $	222 $
Provisions pour compressions de l'effectif	266	352
Courus à payer et autres provisions	186	79
Avantages postérieurs à la retraite	89	56
	580	709
Impôts reportés créditeurs		
Immobilisations	2 685	296
	2 685	296
Montant total net des impôts reportés débiteurs (créditeurs)	(2 105)	413
Montant net des impôts reportés débiteurs à court terme	148	133
Montant net des impôts reportés débiteurs (créditeurs) à long terme	(2 253) $	280 $

18 Secteurs d'activité abandonnés

En vue de concentrer ses ressources sur l'exploitation d'un réseau de transport, la Compagnie a adopté, à la fin de 1997, un plan bien arrêté pour se retirer du secteur des télécommunications exploité par une filiale. La perte de 1997 attribuable aux secteurs d'activité abandonnés comprend la somme de 6 M$ après impôts liée aux pertes de ce secteur d'activité et une provision pour perte sur la cession de 12 M$ après impôts. L'actif et le passif des secteurs d'activité abandonnés inscrits au Bilan consolidé sont négligeables. Les flux de trésorerie utilisés par les secteurs d'activité abandonnés en 1997 étaient de 20 M$.

19 Information sectorielle

A. Zones géographiques

La Compagnie fait affaire dans un seul secteur d'activité. Ses activités et ses éléments d'actifs sont situés au Canada et aux États-Unis.

B. Information sur les zones géographiques

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Produits d'exploitation :			
Activités ferroviaires au Canada	3 549 $	3 523 $	3 756 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	1 712	578	557
	5 261 $	4 101 $	4 313 $
Bénéfice d'exploitation :			
Activités ferroviaires au Canada	852 $	222 $	730 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	381	25	77
	1 233 $	247 $	807 $
Bénéfice (perte) des secteurs d'activité maintenus :			
Activités ferroviaires au Canada	464 $	138 $	373 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	138	(115)	48
Participation aux bénéfices de l'IC	–	86	–
	602 $	109 $	421 $
Amortissement :			
Activités ferroviaires au Canada *i)*	212 $	203 $	192 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	195	10	10
	407 $	213 $	202 $
Dépenses en immobilisations : ii)			
Activités ferroviaires au Canada *iii)*	717 $	545 $	529 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	249	70	48
	966 $	615 $	577 $

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Éléments d'actif identifiables :		
Activités ferroviaires au Canada	6 662 $	6 703 $
Activités ferroviaires aux États-Unis	8 079	343
Investissement dans l'IC	–	3 802
	14 741	10 848
Secteurs d'activité abandonnés	16	16
	14 757 $	10 864 $

i) Comprend 7 M$ (3 M$ en 1998, 2 M$ en 1997) au titre de l'amortissement des immobilisations se rapportant au revenu de location net et à Canac Inc.

ii) Représente des acquisitions d'immobilisations.

iii) Comprend 11 M$ (17 M$ en 1998, 5 M$ en 1997) au titre d'acquisitions d'immobilisations se rapportant au revenu de location net et à Canac Inc. Ce montant comprend également des dépenses en immobilisations hors caisse financées au moyen de contrats de location-acquisition et de l'amortissement capitalisé.

20 Bénéfice par action

Les données de 1998 et de 1997 ont été ajustées pour refléter le fractionnement des actions ordinaires à raison de deux pour une (voir Note 11 D).

Exercice terminé le 31 décembre	1999	1998	1997
Bénéfice par action en circulation, à l'exclusion de la charge spéciale			
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus	3,02 $	2,48 $	2,48 $
Bénéfice net	3,02 $	2,48 $	2,37 $
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation (en millions)	197,3	183,1	170,1

21 Engagements et éventualités d'importance

A. Contrats de location

Au 31 décembre 1999, les engagements de la Compagnie en vertu de contrats de location-exploitation et de contrats de location-acquisition totalisaient 893 M$ et 1 482 M$, respectivement, et les paiements minimaux nets annuels à effectuer au cours de chacun des cinq prochains exercices jusqu'en l'an 2005 et ultérieurement s'établissaient comme suit :

Exercice — *En millions*	Location-exploitation	Location-acquisition
2000	169 $	170 $
2001	154	179
2002	130	132
2003	102	132
2004	84	107
2005 et ultérieurement	254	762
	893 $	1 482
Moins : les intérêts implicites sur les contrats de location-acquisition à des taux variant entre 3 ¼ % et 14 ½ % environ		577
Valeur actuelle des paiements minimaux exigibles en vertu de contrats de location-acquisition, convertis au taux de clôture et compris dans la dette		905 $

B. Autres engagements

Au 31 décembre 1999, les engagements de la Compagnie étaient de 111 M$ pour l'acquisition de locomotives et de wagons, de 38 M$ pour des rails, de 39 M$ pour des traverses, de 18 M$ pour du matériel routier et de 1 M$ pour du matériel intermodal. De plus, au 31 décembre 1999, la Compagnie s'était engagée à consacrer un total de 18 M$ pour la réparation de wagons pour les années 2000 à 2002 et avait signé des contrats avec des fournisseurs de carburant portant sur l'achat d'environ 47 % de sa consommation de carburant prévue en 2000 au prix du marché en vigueur à la date d'achat.

21 Engagements et éventualités d'importance *(suite)*

C. Éventualités

Dans le cours normal de ses activités, la Compagnie est engagée dans diverses poursuites judiciaires comprenant des réclamations relatives à des blessures, ainsi qu'à des dommages matériels. La Compagnie maintient des provisions qu'elle considère adéquates relativement à ces poursuites. Bien qu'on ne puisse prédire avec certitude l'issue définitive des poursuites engagées et en cours au 31 décembre 1999, la direction est d'avis que leur résolution n'aura pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Compagnie.

D. Questions environnementales

Les activités de la Compagnie sont assujetties à la réglementation établie par les gouvernements fédéraux, provinciaux, étatiques, municipaux et locaux en vertu de lois et de règlements sur l'environnement portant, entre autres, sur les émissions atmosphériques, les rejets dans les eaux, la production, la manipulation, l'entreposage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets, des matières dangereuses et des autres matières, la mise hors service des réservoirs souterrains et de surface et la contamination du sol et des eaux souterraines. L'exploitation par la Compagnie d'activités ferroviaires et d'activités de transport, la possession, l'exploitation ou le contrôle de biens immobiliers et d'autres activités commerciales comportent des risques de responsabilité environnementale à l'égard à la fois des activités courantes et antérieures. Ainsi, la Compagnie engage, de façon continue, d'importantes charges courantes et dépenses en immobilisations pour se conformer aux exigences législatives sur l'environnement et aux exigences de décontamination relatives à ses activités ferroviaires et découlant de la possession, de l'exploitation ou du contrôle de biens immobiliers, tant aujourd'hui que par le passé.

Bien que la Compagnie estime avoir identifié tous les coûts qu'elle devra vraisemblablement engager au cours des prochains exercices, sur la base des renseignements actuels, à l'égard des questions environnementales, ses efforts soutenus en vue de reconnaître les préoccupations environnementales potentielles liées à ses immobilisations seraient susceptibles de mener à des enquêtes environnementales futures et, par conséquent, de se traduire par l'identification de coûts et de passifs additionnels. On ne peut estimer avec suffisamment de précision l'ampleur de ces passifs additionnels ou des coûts qui découleraient des mesures prises pour se conformer aux lois et règlements sur l'environnement et pour limiter les cas de contamination ou y remédier, et ce, pour les raisons suivantes :

i) l'absence d'information technique spécifique portant sur de nombreux sites ;

ii) l'absence d'autorité gouvernementale, d'ordonnances de tierces parties ou de réclamations à l'égard de certains sites ;

iii) la possibilité que les lois et les règlements soient modifiés, que de nouvelles lois ou de nouveaux règlements soient adoptés, que de nouvelles technologies de mise hors service soient développées, et l'incertitude relative au moment où les travaux seront réalisés sur certains sites ;

iv) la possibilité que les coûts pour certains sites soient récupérés auprès de tierces parties.

Par conséquent, on ne peut déterminer à l'heure actuelle la probabilité que ces coûts soient engagés, ni indiquer si ces coûts seront d'importance pour la Compagnie. Ainsi, il n'y a aucune certitude que des passifs ou des coûts importants relatifs aux questions environnementales ne seront pas engagés dans l'avenir ou qu'ils n'auront pas de répercussions négatives sur les liquidités de la Compagnie. Bien qu'il soit impossible d'estimer avec suffisamment de précision l'incidence des questions environnementales sur les résultats d'exploitation et les liquidités, la direction est d'avis que, selon les informations actuelles, ces questions n'auront pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière ou la position concurrentielle de la Compagnie. Les coûts liés à toutes les mesures correctives futures seront provisionnés durant l'exercice au cours duquel ils seront connus.

Au 31 décembre 1999, la Compagnie avait une provision totale pour charges environnementales de 96 M$ contre 65 M$ au 31 décembre 1998. Au cours de l'exercice, la Compagnie a imputé à cette provision des dépenses de 16 M$, comparativement à 11 M$ en 1998 et 11 M$ en 1997. De plus, les dépenses en immobilisations pour les questions environnementales ont été de 11 M$ en 1999, de 13 M$ en 1998 et de 13 M$ en 1997. La Compagnie s'attend également à ce que ces dépenses en immobilisations soient d'environ 15 M$ en 2000, de 13 M$ en 2001 et de 10 M$ en 2002. La Compagnie n'a constaté aucune réduction de ces coûts pour refléter les montants qu'elle prévoit récupérer de ses assureurs.

22 Instruments financiers

A. Gestion des risques

La Compagnie n'a que peu recours aux instruments financiers dérivés dans la gestion des risques liés aux prix du carburant, aux taux d'intérêt et aux taux de change, et elle ne les utilise pas à des fins de spéculation.

i) Risque de crédit

La Compagnie s'expose à un risque de crédit dans le cas où les contreparties aux instruments financiers dérivés ne respectent pas leurs obligations. En l'occurrence, elle ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit des contreparties. Habituellement, la Compagnie n'obtient pas de garantie accessoire ou autre à l'appui des instruments financiers exposés à un risque de crédit. Cependant, elle surveille constamment la cote de crédit des contreparties. Au 31 décembre 1999, le montant total du risque de crédit lié aux contreparties de la Compagnie était négligeable. La Compagnie estime qu'il n'y a pas de concentration significative du risque de crédit.

ii) Taux d'intérêt

La Compagnie utilise, à l'occasion, les instruments financiers dérivés à titre de couverture contre les fluctuations des taux d'intérêt sur des transactions prévues.

En 1998, lors de l'émission de 925 M$ US de titres d'emprunt à long terme en vue de faire l'acquisition de l'IC, la Compagnie a couvert une partie du risque lié aux fluctuations des taux d'intérêt au moyen de contrats à terme et d'options. La charge se rapportant à ces instruments de couverture a été reportée et est amortie sur la durée des émissions respectives de titres d'emprunt.

iii) Devises étrangères

Bien que la Compagnie mène ses affaires et reçoive ses produits d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie importante de ses affaires et de ses produits d'exploitation sont libellés en dollars US. Par conséquent, les résultats de la Compagnie sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Les variations du taux de change entre le dollar canadien et les autres devises (y compris le dollar US) ont un impact sur la compétitivité des marchandises transportées par la Compagnie sur le marché mondial et ont donc une incidence sur les produits d'exploitation de la Compagnie.

La Compagnie a conclu un contrat de change à terme (swap de devises) portant sur ses obligations sur 15 ans, libellées en francs suisses. Ce contrat de change à terme sert de couverture pour effectivement fixer le montant de dollars canadiens requis sur la durée de la dette afin d'effectuer tous les paiements nécessaires dans la devise étrangère d'émission. La Compagnie n'a pas réalisé de gains nets ni subi de pertes nettes significatifs à l'égard de cette opération. Aucune perte n'est prévue en ce qui concerne la possibilité que la contrepartie au swap de devises ne satisfasse pas à ses obligations.

En 1998, la Compagnie a désigné l'ensemble de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change relativement à son investissement net dans l'IC. En conséquence, les gains et les pertes de change non matérialisés, depuis la date de la désignation, sur la conversion de la dette de la Compagnie libellée en dollars US sont inclus dans le poste Conversion de devises, de même que les gains et les pertes de change non matérialisés sur la conversion de l'investissement net de la Compagnie dans l'IC, poste qui est présenté à l'Avoir des actionnaires.

iv) Carburant

La Compagnie a mis en place un programme de couverture visant à protéger ses marges d'exploitation et sa rentabilité globale contre des fluctuations défavorables des prix du carburant. Afin d'atténuer les risques inhérents à la volatilité des prix du carburant, la Compagnie dispose de divers accords d'échanges financiers et contrats de *collar*. La Compagnie surveille également ses positions de couverture ainsi que les cotes de crédit des contreparties et ne prévoit pas de pertes dues à la non-exécution des obligations des contreparties. Au 31 décembre 1999, la Compagnie s'était ainsi protégée à raison de 27 % environ de sa consommation de carburant prévue pour 2000. Les gains non constatés (pertes non constatées) attribuables aux activités de couverture de la Compagnie s'élevaient à environ 9 M$ et (8) M$ aux 31 décembre 1999 et 1998, respectivement.

B. Juste valeur des instruments financiers

Selon les principes comptables généralement reconnus, la juste valeur d'un instrument financier désigne le prix auquel l'instrument pourrait se négocier entre des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La Compagnie utilise les méthodes et hypothèses suivantes pour estimer la juste valeur de chaque catégorie d'instruments financiers dont la valeur comptable est présentée au Bilan consolidé sous les postes suivants :

i) Espèces et quasi-espèces, Débiteurs, Créditeurs et charges à payer et Autres éléments du passif à court terme :

La valeur comptable se rapproche de la juste valeur puisque ces instruments ont une date d'échéance rapprochée.

ii) Autres éléments d'actif et charges reportées :

Investissements : La Compagnie possède plusieurs investissements sous forme de titres d'emprunt et de participations dont la valeur comptable se rapproche de la juste valeur, à l'exception d'un investissement dont la juste valeur a été estimée en fonction de la quote-part du CN des bénéfices cumulés.

iii) Dette à long terme :

La juste valeur de la dette à long terme de la Compagnie est estimée selon les valeurs à la cote des titres d'emprunt identiques ou semblables ainsi que selon les flux monétaires actualisés aux taux d'intérêt en vigueur de titres d'emprunt dont les modalités, la notation de la société et la durée restante à l'échéance sont semblables.

iv) Titres privilégiés convertibles :

La juste valeur des titres privilégiés convertibles de la Compagnie est estimée selon la valeur à la cote.

Le tableau qui suit présente les valeurs comptables et les justes valeurs estimatives des instruments financiers de la Compagnie aux 31 décembre 1999 et 1998, pour lesquels les valeurs comptables n'apparaissent pas au Bilan consolidé ou pour lesquels les valeurs comptables diffèrent des justes valeurs :

En millions	*31 décembre 1999*		*31 décembre 1998*	
	Valeur comptable	**Juste valeur**	Valeur comptable	Juste valeur
Actif financier				
Investissements	**22 $**	**42 $**	51 $	51 $
Passif financier				
Dette à long terme (y compris la tranche échéant à moins d'un an)	**4 233 $**	**4 106 $**	4 143 $	4 242 $
Autres				
Titres privilégiés convertibles	**327 $**	**281 $**	– $	– $

23 Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis

Les états financiers consolidés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sont exprimés en dollars canadiens et ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) au Canada, lesquels sont, à tous les égards importants, conformes aux PCGR aux États-Unis, à l'exception des points décrits ci-après :

A. Conciliation du bénéfice net

L'application des PCGR aux États-Unis aurait les incidences suivantes sur le bénéfice net déclaré :

En millions *Exercice terminé le 31 décembre*	**1999**	1998	1997
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus – PCGR au Canada	**602 $**	109 $	421 $
Ajustements à l'égard des éléments suivants :			
Capitalisation des immobilisations, déduction faite de l'amortissement	**253**	181	139
Charge liée à la rémunération en actions	**(7)**	(13)	(17)
Intérêts sur les titres privilégiés convertibles	**(9)**	–	–
Participation aux bénéfices de l'IC	**–**	19	–
Change étranger	**–**	(15)	(43)
Charges de retraite et coûts des avantages complémentaires de retraite	**–**	11	9
Charge d'impôts sur le revenu	**(93)**	(68)	(40)
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus – PCGR aux États-Unis	**746**	224	469
Secteurs d'activité abandonnés	**–**	–	(18)
Effet cumulatif des changements de convention comptable	**5**	42	589
Bénéfice net – PCGR aux États-Unis	**751 $**	266 $	1 040 $

i) Capitalisation des immobilisations

Selon les PCGR au Canada, la Compagnie ne capitalise que la composante «matières» des coûts de remplacement des voies, alors que, avec prise d'effet le 1er janvier 1997, les charges de main-d'œuvre, les matières et les frais généraux afférents sont capitalisés selon les PCGR aux États-Unis. De plus, avec prise d'effet le 1er janvier 1999, la Compagnie a capitalisé, selon les PCGR aux États-Unis, toutes les charges importantes pour les travaux visant à prolonger la durée de vie utile et (ou) à améliorer la fonctionnalité des ponts et autres structures et des wagons. Les PCGR aux États-Unis exigent que l'ajustement cumulatif de capitalisation, incluant les charges spéciales (déduction faite des impôts sur le revenu applicables), apparaisse au bénéfice net pour l'exercice au cours duquel la politique a été adoptée (62 M$ en 1999 et 589 M$ en 1997).

ii) Rémunération en actions

Les PCGR aux États-Unis exigent que la charge relative à la rémunération en actions soit déterminée et comptabilisée. Aux fins de l'application des PCGR aux États-Unis, la Compagnie a constaté les charges qu'elle a engagées au titre de la rémunération en actions selon la prise de position de l'APB 25, *«Accounting for Stock Issued to Employees»*. L'écart entre les charges de rémunération mesurées selon la méthode prescrite par la prise de position de l'APB 25 et celles qui auraient été constatées en vertu du *Statement of Financial Accounting Standards* (FAS) 123, *«Accounting for Stock-based Compensation»*, est négligeable. On ne relève aucune exigence semblable dans les PCGR au Canada.

iii) Titres privilégiés convertibles

Selon les PCGR au Canada, les titres privilégiés convertibles sont comptabilisés à titre d'avoir des actionnaires, alors qu'ils sont comptabilisés à titre de dette en vertu des PCGR aux États-Unis. Par conséquent, les intérêts sur les titres privilégiés convertibles sont considérés comme des dividendes selon les PCGR au Canada, et comme des intérêts débiteurs selon les PCGR aux États-Unis.

iv) Participation aux bénéfices de l'Illinois Central Corporation

Selon les PCGR au Canada, la Compagnie capitalise la composante «matières» des coûts de remplacement des voies alors que l'IC, qui suit les PCGR aux États-Unis, capitalise les coûts de la main-d'œuvre, les matières et les frais généraux afférents.

v) Change étranger

Selon les PCGR aux États-Unis, on doit inclure immédiatement aux résultats les gains et les pertes de change non matérialisés sur les éléments d'actif et de passif monétaires à long terme ayant une durée fixe ou pouvant être déterminée alors que selon les PCGR au Canada, ces gains et pertes non matérialisés sont reportés et amortis. De plus, selon les PCGR aux États-Unis, les rentrées futures de produits d'exploitation en dollars US ne sont pas admissibles comme couverture de la dette à long terme libellée en dollars US.

vi) Changement de convention comptable – prestations de retraite et coûts des avantages complémentaires de retraite

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés, principalement afin d'harmoniser les PCGR au Canada avec les PCGR aux États-Unis.

Avant 1999, les PCGR au Canada exigeaient que le taux d'actualisation utilisé pour mesurer ses obligations découlant des prestations de retraite et des avantages postérieurs à la retraite représente la meilleure estimation par la direction du taux de rendement à long terme des actifs de la caisse de retraite. Selon les PCGR aux États-Unis, le taux d'actualisation utilisé devrait refléter le taux auquel les prestations de retraite et le coût des avantages postérieurs à la retraite pourraient effectivement être établis à la date des états financiers. L'écart dans les taux d'actualisation se répercutait sur les charges de retraite annuelles et le coût des avantages postérieurs à la retraite avant 1999.

En 1999, la Compagnie a modifié sa méthode de comptabilisation des coûts liés aux blessures subies par le personnel pour tenir compte de tous les éléments de ces coûts (incluant les coûts d'indemnisation, de soins de santé et administratifs) selon des estimations actuarielles du coût ultime découlant des blessures subies par les membres du personnel. Les PCGR aux États-Unis exigent que le bénéfice net de l'exercice au cours duquel la convention est adoptée tienne compte de l'ajustement cumulatif de 57 M$, déduction faite des impôts sur le revenu applicables.

De plus, avec prise d'effet le 1er janvier 1998, la Compagnie a modifié sa convention comptable relative aux coûts des régimes de retraite et a adopté l'approche dite corridor en ce qui a trait à la comptabilisation des gains et pertes actuariels, conformément aux dispositions du FAS 87, *«Employers' Accounting for Pensions»*, et du FAS 106, *«Employers' Accounting for Post-retirement Benefits Other than Pensions»*, harmonisant ainsi les pratiques comptables de la Compagnie avec celles du secteur. En conséquence, les gains et les pertes actuariels compris à l'intérieur des limites préétablies du corridor n'ont pas été amortis en 1998. Selon les PCGR aux États-Unis, l'effet cumulatif du changement de convention comptable (déduction faite des impôts sur le revenu applicables) de 42 M$ doit paraître dans le bénéfice net de l'année au cours de laquelle la convention comptable a été adoptée.

B. Bénéfice par action

En 1997, la Compagnie a adopté rétroactivement les normes du FAS 128, *«Earnings per Share»*, pour le calcul et la présentation du bénéfice par action.

i) Bénéfice par action en circulation

Exercice terminé le 31 décembre	**1999**	1998	1997
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus – PCGR aux États-Unis	**3,78 $**	1,22 $	2,75 $
Secteurs d'activité abandonnés	**–**	–	(0,11)
Effet cumulatif des changements de convention comptable	**0,03**	0,23	3,47
Bénéfice net – PCGR aux États-Unis	**3,81 $**	1,45 $	6,11 $
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation *(en millions)* – PCGR aux États-Unis	**197,3**	183,1	170,1

ii) Bénéfice dilué par action

Les PCGR aux États-Unis exigent qu'on applique la méthode des actions autodétenues à leur équivalent en actions ordinaires en circulation, de façon à calculer le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de la période considérée. La Compagnie a suivi cette méthode dans le calcul du bénéfice dilué par action, selon les PCGR aux États-Unis.

Exercice terminé le 31 décembre	**1999**	1998	1997
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus – PCGR aux États-Unis	**3,71 $**	1,21 $	2,72 $
Secteurs d'activité abandonnés	**–**	–	(0,11)
Effet cumulatif des changements de convention comptable	**0,03**	0,23	3,42
Bénéfice net – PCGR aux États-Unis	**3,74 $**	1,44 $	6,03 $
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation *(en millions)* – PCGR aux États-Unis	**202,5**	184,8	172,4

iii) Bénéfice pro forma par action

Les montants de bénéfice par action suivants supposent l'application rétroactive de tous les changements de convention comptable.

En millions, sauf les données relatives aux actions *Exercice terminé le 31 décembre*	**1999**	1998	1997
Bénéfice des secteurs d'activité maintenus –			
PCGR aux États-Unis	**746 $**	214 $	484 $
Bénéfice par action en circulation	**3,78 $**	1,17 $	2,85 $
Bénéfice dilué par action	**3,71 $**	1,16 $	2,81 $
Bénéfice net – PCGR aux États-Unis	**746 $**	214 $	466 $
Bénéfice par action en circulation	**3,78 $**	1,17 $	2,74 $
Bénéfice dilué par action	**3,71 $**	1,16 $	2,70 $

iv) Bénéfice par action, à l'exclusion de la charge spéciale

Le bénéfice par action, à l'exclusion de la charge spéciale, tel qu'indiqué à la Note 20, ne serait pas présenté en vertu des PCGR aux États-Unis.

C. Conciliation des éléments importants du bilan

i) Prêts au personnel pour l'achat d'actions

Les sommes à recevoir au titre des emprunts consentis au personnel pour l'achat d'actions sont incluses dans les postes Autres éléments d'actif à court terme et Autres éléments d'actif et charges reportées pour respecter les PCGR au Canada. Selon les PCGR aux États-Unis, ces montants seraient portés en déduction de l'Avoir des actionnaires.

ii) Coentreprises

Les participations dans les coentreprises sont comptabilisées selon la méthode de la consolidation proportionnelle aux fins des PCGR au Canada. En vertu des PCGR aux États-Unis, ces participations sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilisation à la valeur de consolidation.

iii) Avoir des actionnaires

La Compagnie a éliminé son déficit cumulé de 811 M$ en date du 30 juin 1995 en réduisant de 1 300 M$ le capital-actions et en créant un surplus d'apport de 489 M$, comme le permettent les PCGR au Canada. Ce genre de réorganisation de l'Avoir des actionnaires n'est pas permis par les PCGR aux États-Unis.

Conformément aux PCGR au Canada, le dividende en nature déclaré en 1995 (relativement à des transferts de terrains) et les autres opérations portant sur les capitaux propres ont été déduits du Surplus d'apport. Selon les PCGR aux États-Unis, ces montants auraient été déduits des Bénéfices non répartis.

Selon les PCGR au Canada, les coûts associés à la vente d'actions ont été déduits du Surplus d'apport. Pour respecter les PCGR aux États-Unis, ces montants auraient été déduits du Capital-actions.

Aux fins des PCGR au Canada et aux États-Unis, la Compagnie a désigné l'ensemble de sa dette à long terme libellée en dollars US comme couverture de change pour son investissement net dans l'IC. Selon les PCGR au Canada, le gain de change non matérialisé net qui en a résulté, depuis la date de la désignation, a été inclus au poste Conversion de devises. Aux fins des PCGR aux États-Unis, selon le FAS 130, *«Reporting Comprehensive Income»*, le gain de change non matérialisé net et un ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite auraient été inclus aux postes Autre bénéfice global de l'État consolidé du bénéfice global et Autre bénéfice global cumulé, poste qui est présenté à l'Avoir de actionnaires.

iv) Changements de convention comptable

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés. Plus particulièrement, la norme donne des directives sur la comptabilisation des coûts de retraite, des avantages postérieurs à la retraite et des indemnités pour accidents de travail. Conformément aux dispositions de transition de la nouvelle norme, la Compagnie a appliqué les recommandations de manière rétroactive, mais elle n'a pas procédé au redressement des périodes correspondantes. L'effet cumulatif de l'adoption de la nouvelle norme, au montant de 17 M$ (9 M$ après impôts) a été reflété à titre de redressement au solde d'ouverture des bénéfices non répartis de l'exercice.

23 Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis *(suite)*

v) Titres privilégiés convertibles

Selon les PCGR au Canada, les titres privilégiés convertibles sont comptabilisés à titre d'avoir des actionnaires, alors qu'ils sont comptabilisés à titre de dette en vertu des PCGR aux États-Unis. Par conséquent, selon les PCGR au Canada, les coûts associés à l'émission des titres privilégiés convertibles sont comptabilisés à titre d'opération portant sur les capitaux propres et portés en déduction du produit reçu, alors que selon les PCGR aux États-Unis, ces coûts sont inscrits à titre de charges reportées et sont amortis sur la durée jusqu'à l'échéance.

vi) L'utilisation des PCGR aux États-Unis aurait une incidence importante sur les postes suivants du bilan, tels que présentés :

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Actif à court terme – PCGR au Canada	1 527 $	1 050 $
Coentreprises et autres	(8)	(7)
Prêts remboursables consentis au personnel pour l'achat d'actions	(2)	(3)
Impôts sur le revenu reportés	(2)	(2)
Actif à court terme – PCGR aux États-Unis	1 515 $	1 038 $
Immobilisations – PCGR au Canada	12 863 $	5 442 $
Capitalisation des immobilisations, déduction faite de l'amortissement, y compris l'effet cumulatif du changement de convention comptable	1 775	1 380
Coentreprises	(32)	(34)
Autres	14	15
Immobilisations – PCGR aux États-Unis	14 620 $	6 803 $
Investissement dans l'Illinois Central Corporation – PCGR au Canada	– $	3 802 $
Capitalisation des immobilisations	–	19
Investissement dans l'Illinois Central Corporation – PCGR aux États-Unis	– $	3 821 $
Autres éléments d'actif et charges reportées – PCGR au Canada	367 $	290 $
Perte de change non matérialisée sur la dette à long terme	(79)	(82)
Coentreprises et autres	(5)	(4)
Actif reporté des régimes de retraite, y compris l'effet cumulatif du changement de convention comptable	–	86
Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt	12	–
Autres éléments d'actif et charges reportées – PCGR aux États-Unis	295 $	290 $
Passif à court terme – PCGR au Canada	1 777 $	1 392 $
Coentreprises et autres	(13)	(12)
Passif à court terme – PCGR aux États-Unis	1 764 $	1 380 $
Impôts reportés (débiteurs) créditeurs – PCGR au Canada	2 253 $	(280)$
Capitalisation des immobilisations – effet cumulatif du changement de convention comptable	533	471
Coentreprises et autres	(3)	(2)
Effet cumulatif des ajustements relatifs aux exercices antérieurs, sur le bénéfice	99	40
Impôts sur le revenu afférents aux ajustements de l'exercice courant, selon les PCGR aux États-Unis	93	68
Actif reporté des régimes de retraite – effet cumulatif du changement de convention comptable	–	30
Impôts reportés créditeurs – PCGR aux États-Unis	2 975 $	327 $

En millions — *31 décembre*	1999	1998
Autres éléments de passif et crédits reportés – PCGR au Canada	1 260 $	1 172 $
Rémunération en actions	28	40
Coentreprises et autres	(1)	(7)
Autres éléments de passif et crédits reportés – PCGR aux États-Unis	1 287 $	1 205 $
Dette à long terme – PCGR au Canada	3 961 $	4 009 $
Coentreprises	(13)	(14)
Dette à long terme – PCGR aux États-Unis	3 948 $	3 995 $
Capital-actions – PCGR au Canada	3 311 $	2 873 $
Restructuration du capital	1 300	1 300
Prêts remboursables consentis au personnel pour l'achat d'actions	(2)	(3)
Coûts liés à la vente d'actions	(33)	(33)
Rémunération en actions	21	4
Capital-actions – PCGR aux États-Unis	4 597 $	4 141 $
Titres privilégiés convertibles – PCGR au Canada	327 $	– $
Coûts liés à l'émission de titres d'emprunt	12	–
Gain de change non matérialisé sur la conversion des titres privilégiés convertibles	(5)	–
Titres privilégiés convertibles (comptabilisés à titre de dette) – PCGR aux États-Unis	334 $	– $
Surplus d'apport – PCGR au Canada	190 $	190 $
Restructuration du capital	(489)	(489)
Dividende en nature relativement à des transferts de terrains	248	248
Coûts liés à la vente d'actions	33	33
Autres opérations et incidence fiscale	18	18
Surplus d'apport – PCGR aux États-Unis	– $	– $
Conversion de devises – PCGR au Canada	(9)$	7 $
Gain de change non matérialisé sur la conversion des titres privilégiés convertibles, déduction faite des impôts sur le revenu applicables	3	–
Ajustement lié au passif minimum découlant du régime de retraite	–	(1)
Autre bénéfice (perte) global(e) cumulé(e) – PCGR aux États Unis	(6)$	6 $
Bénéfices non répartis – PCGR au Canada	1 687 $	1 221 $
Restructuration du capital	(811)	(811)
Dividende en nature relativement à des transferts de terrains	(248)	(248)
Autres opérations et incidence fiscale	(18)	(18)
Dividende sur les titres privilégiés convertibles	9	–
Ajustements de l'exercice courant sur le bénéfice	149	157
Effet cumulatif des ajustements relatifs aux exercices antérieurs sur le bénéfice	754	597
Avantages sociaux futurs des employés – effet cumulatif du changement de convention comptable	9	–
Bénéfices non répartis – PCGR aux États-Unis	1 531 $	898 $

D. Avantages complémentaires de retraite

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés, principalement afin d'harmoniser les PCGR au Canada avec les PCGR aux États-Unis en ce qui a trait aux avantages complémentaires de retraite. La Compagnie a appliqué les recommandations de manière rétroactive, mais elle n'a pas procédé au redressement des périodes correspondantes. En 1998, le FAS 132, *«Employers' Disclosures about Pensions and Other Post-retirement Benefits»*, exigeait que les éléments suivants soient présentés :

i) Évolution des obligations découlant des avantages complémentaires de retraite

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1998
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite au début de l'exercice	132 $
Coûts des prestations au titre des services rendus	4
Intérêts débiteurs	11
Change étranger – fluctuations	2
Perte actuarielle	30
Prestations versées	(7)
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite à la fin de l'exercice	172 $

ii) Capitalisation

En millions — *31 décembre*	1998
Obligations découlant des avantages complémentaires de retraite non capitalisées à la fin de l'exercice	172 $
Perte actuarielle nette non constatée	(22)
Coût des prestations au titre des services passés non constaté	(5)
Coût des prestations constituées au titre des avantages complémentaires de retraite	145 $

iii) Éléments du coût net des prestations

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1998	1997
Coût des prestations au titre des services rendus	4 $	3 $
Intérêts débiteurs	11	7
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	1	1
Perte (gain) actuariel(le) net(te) constaté(e)	1	(2)
Coût net des prestations	17 $	9 $

iv) Hypothèses selon une moyenne pondérée

31 décembre	1998	1997
Taux d'actualisation	6,00 %	7,44 %
Taux d'augmentation de la rémunération	4,25 %	4,50 %

E. Coûts et obligations découlant des régimes de retraite

En 1999, la Compagnie a adopté les recommandations de l'ICCA en ce qui a trait à la comptabilisation des avantages sociaux futurs des employés, principalement afin d'harmoniser les PCGR au Canada avec les PCGR aux États-Unis en ce qui a trait aux coûts et obligations découlant des régimes de retraite. La Compagnie a appliqué les recommandations de manière rétroactive, mais elle n'a pas procédé au redressement des périodes correspondantes. En 1998, le FAS 132, *«Employers' Disclosures about Pensions and Other Post-retirement Benefits»*, exigeait que les éléments suivants soient présentés :

i) Évolution des obligations découlant des régimes de retraite

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1998
Obligations découlant des régimes de retraite au début de l'exercice	9 151 $
Modifications	212
Coûts des prestations au titre des services rendus	81
Intérêts débiteurs	629
Cotisations des participants aux régimes	76
Change étranger – fluctuations	7
Effet de la compression du régime	23
Perte actuarielle	1 006
Prestations versées et transferts	(645)
Obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice	10 540 $

ii) Évolution de l'actif des régimes

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1998
Juste valeur de l'actif des régimes au début de l'exercice	9 984 $
Rendement réel sur l'actif des régimes	1 229
Cotisations de l'employeur	77
Cotisations des participants aux régimes	76
Change étranger – fluctuations	7
Prestations versées et transferts	(645)
Juste valeur de l'actif des régimes à la fin de l'exercice	10 728 $

iii) Capitalisation

En millions — *31 décembre*	1998
Excédent de la juste valeur de l'actif des régimes par rapport aux obligations découlant des régimes de retraite à la fin de l'exercice	188 $
Gain actuariel net non constaté	(372)
Obligations transitoires nettes non constatées	96
Coût des prestations au titre des services passés non constaté	193
Montant net constaté	105 $

iv) Montant constaté dans le Bilan consolidé

En millions — *31 décembre*	1998
Coûts des prestations versées à l'avance	112 $
Coûts des prestations constituées	(7)
Passif minimum supplémentaire	(5)
Actif intangible	3
Autre bénéfice global cumulé	2
Montant net constaté	105 $

Notes afférentes aux états financiers consolidés

23 Conciliation des principes comptables généralement reconnus au Canada et aux États-Unis *(suite)*

v) Éléments du coût net des prestations

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1998	1997
Coût des prestations au titre des services rendus	81 $	51 $
Intérêts débiteurs	629	613
Rendement prévu sur l'actif des régimes	(701)	(657)
Amortissement des obligations transitoires nettes	21	20
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	20	2
Perte actuarielle nette constatée	–	12
Coût net des prestations	50 $	41 $

vi) Hypothèses selon une moyenne pondérée

31 décembre	1998	1997
Taux d'actualisation	6,00 %	6,50 %
Taux d'augmentation de la rémunération	4,25 %	4,50 %
Rendement prévu sur l'actif des régimes pour l'exercice terminé le 31 décembre	9,00 %	8,25 %

Au 31 décembre 1998, un des régimes de retraite de la Compagnie présentait des obligations au titre des prestations constituées (114 M$) qui excédaient la juste valeur de son actif (102 M$), ce qui donne lieu à un passif minimum supplémentaire. Les obligations au titre des prestations projetées s'établissaient à 119 M$ au 31 décembre 1998.

24 Information financière consolidée de l'Illinois Central Railroad Company

La Compagnie a pleinement et inconditionnellement garanti certains titres de créance de l'Illinois Central Railroad Company (ICRR) émis sur le marché. Conséquemment, la Compagnie n'a pas présenté d'états financiers distincts ni de documents d'information autres que ceux qui se trouvent ci-après puisque la direction a établi qu'une telle information n'est pas significative pour les détenteurs de titres de créance de l'ICRR.

On trouvera ci-après un sommaire de l'information financière de l'ICRR, fondé sur son coût historique, établi selon les PCGR aux États-Unis pour les exercices terminés les 31 décembre 1999, 1998 et 1997, et aux 31 décembre 1999 et 1998.

Illinois Central Railroad Company
État consolidé condensé des résultats

En millions de dollars US — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998	1997
Produits d'exploitation	670 $	651 $	623 $
Charges d'exploitation	529	444	395
Bénéfice d'exploitation	141	207	228
Autres produits	6	13	6
Intérêts débiteurs	(48)	(28)	(28)
Bénéfice avant impôts sur le revenu	99	192	206
Charge d'impôts sur le revenu	(37)	(71)	(70)
Bénéfice net	62 $	121 $	136 $

Les charges d'exploitation pour les exercices terminés les 31 décembre 1999 et 1998 comprenaient une charge spéciale pour des compressions de l'effectif et des paiements d'indemnités liées à la fusion de 46 M$ US et de 28 M$ US, respectivement.

L'exercice terminé le 31 décembre 1999 comprend également une charge de 25 M$ US liée principalement aux règlements de litiges et aux réclamations relatives aux risques divers.

Illinois Central Railroad Company
Bilan consolidé condensé

En millions de dollars US — *31 décembre*	1999	1998
Actif		
Actif à court terme	220 $	218 $
Actif à long terme	1 735	1 667
Total – Actif	1 955 $	1 885 $
Passif et avoir des actionnaires		
Passif à court terme	282 $	271 $
Payable à une société affiliée	578	–
Dette à long terme	512	544
Impôts sur le revenu reportés	337	334
Autres éléments de passif et provisions	171	109
Avoir des actionnaires	75	627
Total – Passif et avoir des actionnaires	1 955 $	1 885 $

25 Chiffres comparatifs

Pour respecter la présentation adoptée dans l'exercice en cours, une nouvelle classification a été appliquée à certains chiffres présentés pour les exercices 1998 et 1997.

Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN

Revue générale

Fiduciaire
La Compagnie Montréal Trust du Canada (Montréal Trust) est le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada (les Caisses fiduciaires de retraite du CN, ou les Caisses). À titre de fiduciaire, Montréal Trust exerce certaines fonctions ; entre autres, il détient les titres légaux des actifs des Caisses et s'assure du respect, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), en sa qualité d'administrateur, des dispositions du Régime de retraite du CN, du Régime des pensions de 1935 du CN et de celles de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, de même que de la réglementation qui en découle. Les chèques et les relevés de dépôts directs associés à ces régimes sont émis au nom de Montréal Trust, fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite du CN.

Administration des régimes de retraite
Le CN assume la responsabilité globale de l'administration des régimes de retraite et des avantages sociaux. William M. Mercer Limitée, un cabinet-conseil dans le domaine des avantages sociaux, assure les services convenus d'administration des régimes de retraite et des avantages sociaux au nom du CN.

Accord sur l'indexation
À la suite de l'accord sur l'indexation des prestations de retraite conclu entre les syndicats ferroviaires en 1989 et des améliorations négociées en 1992 et en 1998 qui y ont été apportées, quelque 42 200 retraités et conjoints survivants ont reçu des augmentations de rente permanentes en 1999. Ces augmentations correspondent à 0,72 % de la première tranche de 2 250 $ de la rente mensuelle de base du CN, l'augmentation minimale garantie de la rente mensuelle étant de 9,00 $ dans le cas des retraités admissibles et de 4,50 $ dans celui des conjoints survivants admissibles.

En vertu de cet accord, et avec prise d'effet le 1er janvier 1989, 50 % des gains actuariels (pertes actuarielles) relatifs aux retraités sont comptabilisés séparément dans le compte d'indexation. Ces gains actuariels nets servent exclusivement à payer l'indexation des rentes supérieure au minimum, et ce, jusqu'au montant maximum annuel. L'indexation maximale annuelle accordée aux retraités et aux conjoints survivants admissibles est égale à 60 % de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation (IPC), jusqu'à concurrence d'un accroissement de l'IPC de 6 % et d'un plafond du montant annuel de rente pouvant être indexé. En 1999, les exigences minimales pour avoir droit à l'indexation sont les suivantes : être à la retraite depuis cinq années civiles complètes et avoir 60 ans.

Comptes d'amélioration
Avec prise d'effet le 1er janvier 1998, les syndicats et la Compagnie ont convenu de partager les gains actuariels (pertes actuarielles) provenant des revenus de placement associés au personnel syndiqué actif participant au Régime de retraite du CN, selon les mêmes principes que pour l'accord sur l'indexation. En vertu de cet accord, des calculs annuels serviront à déterminer les montants des gains actuariels (pertes actuarielles) qui seront portés au crédit (débit) d'un compte, appelé compte d'amélioration, et le solde d'un tel compte, s'il est positif, pourrait être utilisé pour améliorer les prestations des participants actifs syndiqués ou réduire leurs cotisations, selon les recommandations formulées par le Comité de retraite et sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration du CN. Le concept de compte d'amélioration a été élargi et s'applique également au personnel non syndiqué, et des comptes d'amélioration distincts ont été institués pour les participants syndiqués et les participants non syndiqués.

En vertu de l'entente conclue, le CN a porté une somme de 45 M$ au crédit du compte d'amélioration des participants syndiqués et une somme de 12 M$ au crédit du compte d'amélioration des participants non syndiqués.

Les coûts de l'amélioration de la formule de calcul des droits à pension des participants actifs au 1er janvier 1999, de 1,4 %-2,0 % à 1,5 %-2,0 %, applicables au service antérieur au 1er janvier 2000, ont été imputés aux comptes d'amélioration au 31 décembre 1998.

Relevés de retraite annuels
Ainsi que l'exige la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et pour garder chaque année les membres du personnel qui participent aux régimes de retraite au courant de leurs droits, des relevés de retraite personnalisés ont été établis au 31 décembre 1998 et distribués en juin 1999.

Services aux bénéficiaires de rente
A. Les dépôts directs :
Le système de dépôts directs (SDD) est offert à l'ensemble des retraités et des conjoints survivants. Grâce à ce système, la rente mensuelle est déposée directement dans leur compte personnel. Un bordereau détaillé leur est envoyé, initialement, chaque mois de janvier de même que lorsque le montant brut ou le montant net change. Environ 42 000 bénéficiaires de rente se sont prévalus de ce système en 1999.

B. Aide téléphonique sans frais :
Le service gratuit d'aide téléphonique a traité en 1999 quelque 55 550 appels acheminés par la ligne centrale sans frais (1-800-361-0739). Le personnel affecté à ce service a directement accès aux dossiers et aux renseignements nécessaires pour répondre à la plupart des demandes rapidement, efficacement et avec précision, et ce, dans les deux langues officielles du Canada.

Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN

Rapport du fiduciaire

À l'administrateur du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN ainsi que leurs participants et participantes

Nous, Compagnie Montréal Trust du Canada, sommes le fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada («Caisses fiduciaires de retraite du CN»).

À ce titre, nous avons chargé KPMG s.r.l. de vérifier les systèmes, procédés et contrôles internes utilisés en ce qui concerne la garde, les placements et la gestion des actifs des Caisses fiduciaires de retraite du CN, la gestion du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN («Régime de 1935») et la performance de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada («CN») en tant qu'administrateur du Régime de retraite du CN et du Régime de 1935 et ce, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1999.

Notre vérification a comporté les sondages et procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances, compte tenu des exigences imposées par les conventions de fiducie et de l'expérience que nous avons acquise dans le domaine des pensions au Canada.

À notre avis, en nous fondant sur le degré de certitude raisonnable, mais non absolu, que nous a procuré la vérification effectuée, les systèmes, procédés et contrôles internes ci-dessus mentionnés, utilisés par le CN en sa qualité d'administrateur, ont fonctionné efficacement durant l'exercice terminé le 31 décembre 1999, et ont respecté les objectifs de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et de la réglementation qui en découle.

Compagnie Montréal Trust du Canada
Fiduciaire des Caisses fiduciaires de retraite
des Chemins de fer nationaux du Canada

Montréal, le 25 janvier 2000

Rapport de l'actuaire

Au Conseil d'administration
Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada

Nous avons effectué une évaluation actuarielle aux fins de capitalisation au 31 décembre 1998 du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN.

Au 31 décembre 1998, ces évaluations ont révélé un passif actuariel global de 8 963 millions de dollars, un excédent de capitalisation global de 4 millions de dollars et requéraient une contribution de 59 millions de dollars de la part de la Compagnie pour 1999. Les prochaines évaluations actuarielles auront lieu au plus tard le 31 décembre 2001.

À mon avis, aux fins des évaluations,

- les données sur lesquelles s'appuient les évaluations sont suffisantes et fiables,
- les hypothèses sont, dans l'ensemble, appropriées, et
- les méthodes utilisées dans les évaluations sont appropriées.

Nous avons également effectué une évaluation actuarielle pour les fins comptables au 31 décembre 1998 du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN.

Ces évaluations comptables ont été préparées conformément aux exigences du chapitre 3461 du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). Elles ont révélé un passif actuariel global de 10 412 millions de dollars.

La différence entre les résultats des évaluations aux fins de capitalisation et celles aux fins comptables est principalement attribuable au chapitre 3461 des normes de l'ICCA, qui exigent l'utilisation d'un taux d'intérêt inhérent au montant pour lequel le passif actuariel pourrait être réglé à la date de l'évaluation.

J'ai préparé ces évaluations et exprimé mes opinions concernant ces évaluations conformément à la pratique actuarielle reconnue.

Bernard Morency
Fellow de L'Institut Canadien des Actuaires
William M. Mercer Limitée

Montréal, le 25 janvier 2000

Régime de retraite du CN et Régime des pensions de 1935 du CN

Rapport des vérificateurs

Au Conseil d'administration
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Nous avons vérifié l'état consolidé de l'actif net du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN au 31 décembre 1999 ainsi que l'état consolidé de l'évolution de l'actif net de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à l'administrateur. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues au Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par l'administrateur, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de l'actif net du Régime de retraite du CN et du Régime des pensions de 1935 du CN au 31 décembre 1999, ainsi que l'évolution de l'actif net pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus au Canada.

KPMG s.r.l.
Comptables agréés

Montréal (Canada)
Le 25 janvier 2000

État consolidé de l'actif net à la valeur marchande

En millions — *Au 31 décembre*	1999	1998
Obligations	2 969 $	4 212 $
Prêts hypothécaires	264	209
Biens immobiliers	322	448
Pétrole et gaz	241	204
Actions	7 639	5 459
Encaisse et placements à court terme	207	61
	11 642	10 593
Débiteurs – Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	5	5
Autres éléments d'actif nets	17	18
	11 664 $	10 616 $

Au nom du Conseil d'administration :

David G. A. McLean
Administrateur

Paul M. Tellier
Administrateur

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

État consolidé de l'évolution de l'actif net à la valeur marchande

En millions — *Exercice terminé le 31 décembre*	1999	1998
Actif net à la valeur marchande, au début de l'exercice	10 616 $	9 874 $
Revenus de placement		
Obligations	225	246
Prêts hypothécaires	17	14
Biens immobiliers	9	9
Pétrole et gaz	21	15
Actions	65	67
Placements à court terme	6	13
	343	364
Moins les charges administratives	(13)	(11)
Revenus de placement avant gains (pertes) sur les ventes de placements	330	353
Gains (pertes) sur les ventes de placements	(44)	407
Total des revenus de placement	286	760
Plus-value non réalisée sur les placements	1 276	463
Cotisations		
Salariales	73	76
Patronales	59	77
Total des cotisations	132	153
Débours à l'égard des participants		
Prestations de retraite versées	(591)	(568)
Remboursements	(52)	(58)
Total des débours à l'égard des participants	(643)	(626)
Transferts	(3)	(8)
Augmentation nette	1 048	742
Actif net à la valeur marchande, à la fin de l'exercice	11 664 $	10 616 $

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

1 Description des régimes

Les présents états financiers consolidés portent sur deux régimes de retraite, le Régime de retraite du CN et le Régime des pensions de 1935 du CN (Régimes du CN) et englobent les comptes des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada et de ses sociétés en propriété exclusive. Dans les présents états financiers, toute référence faite à la «Compagnie» s'applique à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, administrateur des Régimes du CN. Le Régime des pensions de 1935 du CN concerne un groupe fermé de participants et de participantes et représente moins de 1 % de l'obligation découlant des régimes. En conséquence, le texte qui suit ne décrit sommairement que le Régime de retraite du CN. Se reporter aux dispositions du Régime de retraite du CN pour obtenir de plus amples renseignements.

A. Renseignements généraux
Le Régime de retraite du CN (le Régime) est un régime contributif à prestations déterminées auquel les nouveaux membres du personnel sont, en règle générale, tenus d'adhérer dès leur entrée en fonctions. En vertu de ce Régime, les membres du personnel versent des cotisations d'une valeur allant de 5,48 % à 5,88 % de leurs gains, jusqu'à concurrence du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension (MGAP) en vertu du Régime de pensions du Canada ou du Régime des rentes du Québec, et de 6,98 % à 7,38 % de leurs gains excédant le MGAP, jusqu'à concurrence de 6 076 $ en 1999. Les participants et participantes ne sont plus tenus de cotiser après avoir accumulé 35 ans de services validables. Les cotisations patronales sont déterminées d'après les évaluations actuarielles effectuées au moins tous les trois ans conformément aux exigences de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et de la réglementation qui en découle.

B. Prestations de retraite
Les prestations de retraite sont fondées sur les gains validables moyens des membres du personnel pour les cinq meilleures années civiles consécutives ou les 60 derniers mois d'emploi, au taux de 2 % pour chaque année de services validables antérieure au 1er janvier 1966, de 1,5 % pour chaque année de services validables postérieure à cette date, jusqu'à concurrence du MGAP moyen des 60 derniers mois, et de 2 % de l'excédent de ces gains validables moyens sur le MGAP moyen. La rente annuelle maximale à payer a été fixée à 1 715 $ multipliés par le service validable du participant ou de la participante. Le service validable est limité à 35 ans.

C. Âge de la retraite
L'âge normal de la retraite est de 65 ans. Cependant, les membres du personnel qui ont accumulé 85 points (âge plus services validables) ont droit, si la Compagnie y consent, à une retraite anticipée sans réduction dans la mesure où ils ont au moins 55 ans. En outre, les membres du personnel comptant moins de 85 points peuvent prendre leur retraite n'importe quand après avoir atteint l'âge de 55 ans, leur rente étant alors réduite de 0,5 % par mois (6 % par année) séparant leur date de retraite de leur 65e anniversaire de naissance.

D. Rente d'invalidité
Les participants et les participantes qui comptent 10 ans de services validables et que l'on déclare inaptes à exercer leurs fonctions habituelles à la Compagnie en raison d'une invalidité permanente survenue avant 1992, ou encore souffrant d'une incapacité totale et permanente attribuable à une invalidité survenue après 1991, peuvent opter pour une rente immédiate non réduite. Seul le médecin-chef du CN est habilité à déclarer une personne invalide.

E. Prestations de survie et prestations de décès avant le départ à la retraite
Une prestation de survie est payable au conjoint admissible d'un participant ou d'une participante comptant au moins deux ans de participation au Régime au moment de son décès. Sinon, le conjoint ou, en l'absence de conjoint, la succession du participant ou de la participante reçoit une prestation de décès.

F. Prestations de survie et règlements à la succession après le départ à la retraite
Au décès d'un retraité ou d'une retraitée ayant un conjoint admissible lors de son départ à la retraite, le conjoint a droit, sa vie durant et selon l'option choisie au départ à la retraite, à 55 % ou à 60 % de la rente de base de la personne décédée. La prestation de survie est garantie durant les 10 premières années suivant le départ à la retraite. Si le retraité ou la retraitée et son conjoint, le cas échéant, décèdent au cours des 10 premières années suivant le départ à la retraite, la prestation de survie sera versée à la succession jusqu'à l'expiration de cette période.

G. Indemnités de cessation d'emploi
Lorsque prend fin leur service, les participants et les participantes ont droit à la somme de leurs cotisations et intérêts accumulés, à la valeur de leurs prestations constituées en vertu du Régime, ou à une rente différée, ou encore à une combinaison de ces éléments, selon leur âge, leur service validable et le nombre d'années de participation au Régime à la date de cessation d'emploi.

H. Impôts sur le revenu
Le Régime est agréé en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et de la réglementation qui en découle. Les cotisations au Régime sont déductibles aux fins de l'impôt sur le revenu, et les revenus de placement des Caisses fiduciaires de retraite des Chemins de fer nationaux du Canada ne sont pas imposables au Canada. Les revenus de placement provenant de certains pays étrangers sont assujettis à une retenue d'impôts entièrement ou partiellement recouvrable.

2 Énoncé des conventions comptables importantes

A. Mode de présentation
Les présents états financiers consolidés sont établis selon la méthode de comptabilisation à la valeur marchande, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada relatifs aux régimes de retraite, en vertu desquels la direction est tenue d'effectuer des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants déclarés à la date de publication des états financiers. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations. Ces états financiers présentent la situation financière globale des Régimes du CN comme une entité déclarante distincte devant communiquer de l'information financière indépendamment du promoteur et des participants aux régimes et sont établis pour aider les participants et autres intéressés à prendre connaissance des activités propres aux Régimes du CN pour l'exercice, mais ils ne reflètent pas les exigences des régimes en matière de capitalisation ni la sécurité de chacun des participants sur le plan des prestations de retraite.

Certaines des données de 1998 ont été reclassées pour correspondre au mode de présentation adopté pour l'exercice en cours.

B. Évaluation de l'actif net
La valeur marchande est déterminée à l'aide des cours cotés lorsqu'ils sont disponibles. En cas d'indisponibilité des cours, les valeurs marchandes sont estimées en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets estimatifs, de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables ou de la valeur de liquidation des éléments d'actif sous-jacents.

L'évaluation de l'actif net par catégorie est la suivante :

i) Les obligations sont évaluées à l'aide des cours acheteurs de clôture au 31 décembre.

ii) Les prêts hypothécaires sont évalués d'après les taux de rendement courants du marché pour des instruments financiers ayant des échéances similaires et qui présentent un écart de rendement acceptable par rapport à des instruments de qualité comparable.

iii) Les biens immobiliers se composent de terrains, d'immeubles et d'actions. Les terrains sont évalués en fonction de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables et les immeubles, en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets estimatifs ainsi qu'en fonction de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables. Des évaluations indépendantes des terrains et des immeubles ont lieu tous les trois ans. Les actions sont évaluées selon les cours de clôture au 31 décembre.

iv) Les réserves de pétrole et de gaz sont évaluées en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets estimatifs établis d'après la production, les prix et les coûts projetés. Les terrains sont évalués en fonction de la valeur marchande d'éléments d'actif comparables. Les parts de fiducie sont évaluées selon les cours de clôture au 31 décembre.

v) Les actions sont évaluées selon les cours de clôture au 31 décembre.

vi) Les placements à court terme et les autres actifs sont évalués au coût, lequel se rapproche de la valeur marchande.

vii) Les instruments financiers dérivés cotés sont évalués en fonction des prix convenus sur le marché au 31 décembre. Les instruments financiers dérivés non cotés sont évalués en fonction de la valeur actualisée des flux monétaires futurs nets déterminée à l'aide des cours de clôture du marché et des taux d'intérêt relatifs à des instruments présentant des échéances et un risque de crédit similaires.

C. Comptabilisation des revenus
Les dividendes sont comptabilisés à la date ex-dividende ; les revenus d'autres placements le sont à mesure qu'ils sont réalisés. Les gains et les pertes sur les ventes de placements sont comptabilisés aux dates des ventes et calculés selon le coût moyen des éléments d'actif.

D. Devises étrangères
Les placements en monnaie étrangère sont convertis aux cours en vigueur au 31 décembre ou aux cours stipulés dans les contrats de change à terme en ce qui concerne les placements qui font l'objet de couverture. Les dividendes et les intérêts créditeurs provenant de l'étranger sont convertis aux taux ayant cours lors de la comptabilisation.

E. Variation de la valeur marchande
Dans l'État consolidé de l'évolution de l'actif net à la valeur marchande, la variation de la valeur marchande est présentée sous deux postes distincts : Gains (pertes) sur les ventes de placements en cours d'exercice et Plus-value non réalisée sur les placements, qui correspond au solde de la variation de la valeur marchande de ces derniers pour l'exercice.

F. Cotisations
Les cotisations salariales sont comptabilisées dans la période au cours de laquelle la Compagnie effectue les retenues salariales. Les cotisations patronales déterminées par les dernières évaluations actuarielles sont enregistrées selon la comptabilité d'exercice.

G. Transferts
Les transferts entre caisses sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle leur valeur peut être raisonnablement estimée.

3 Placements

Tous les placements sont effectués sous forme d'actions, d'éléments d'actif ou d'instruments financiers. L'intention initiale des régimes est de conserver ces placements jusqu'à leur date d'échéance ou jusqu'à ce que les conditions du marché avantagent d'autres types de placements. Les conditions générales importantes des placements au 31 décembre sont les suivantes :

Obligations à coupons, 80 % (75 % en 1998) desquelles sont émises ou garanties par des gouvernements au Canada ou aux États-Unis, 8 % (16 % en 1998) desquelles sont émises par des sociétés et 12 % (9 % en 1998) desquelles sont émises par des organismes supranationaux, portant un taux de coupon moyen pondéré de 6,7 % (7,9 % en 1998). Échéance maximale de 30 ans (31 ans en 1998) avec une échéance moyenne de 7,6 ans (12,9 ans en 1998).

Prêts hypothécaires, garantis par des biens immobiliers, portant un taux de coupon moyen pondéré de 7,9 % (7,9 % en 1998). Échéance maximale de 25 ans (24 ans en 1998) avec une échéance moyenne de 8,8 ans (9,0 ans en 1998).

Les actions proviennent de différents émetteurs, secteurs d'activité et pays. Les entreprises domiciliées au Canada représentent 43 % (37 % en 1998) du portefeuille d'actions et la part allouée aux émetteurs individuels ou à chaque secteur industriel est limitée à 6,7 % et à 26,2 % (2,7 % et 13,7 % en 1998), respectivement.

Les placements à court terme, principalement des titres émis par le gouvernement du Canada et les banques à charte canadiennes, ont une échéance moyenne de 20 jours (5 jours en 1998) et un rendement moyen de 4,7 % (5,0 % en 1998).

Les instruments dérivés sont des instruments financiers qui tirent leur valeur des taux d'intérêt, des taux de change, des prix des actions ou des marchandises. Font partie de cette catégorie les contrats à terme de gré à gré, les contrats à terme normalisés, les swaps et les options.

Notes afférentes aux états financiers consolidés

3 Placements *(suite)*

Les Régimes du CN utilisent de temps à autre des instruments dérivés dans le cadre de la gestion de la répartition de l'actif ou pour couvrir les risques liés aux devises étrangères, aux taux d'intérêt ou au marché auxquels sont exposés le portefeuille ou d'éventuelles transactions.

Les contrats relatifs aux instruments dérivés par catégorie de risques touchée portaient les montants nominaux suivants :

En millions	*Au 31 décembre*	**1999**	1998
Change étranger		**1 734 $**	1 189 $
Taux d'intérêt		**999**	445
Actions et marchandises		**14**	–

L'échéance moyenne pondérée des contrats ci-dessus était de 78 jours (47 jours en 1998). La valeur des instruments dérivés s'établissait à 6,9 M$ (9 M$ en 1998) et fait partie intégrante de la valeur des obligations et des actions qui sont les éléments d'actif concernés.

Les contrats relatifs aux instruments dérivés portant sur les taux d'intérêt accroissent la durée moyenne du portefeuille d'obligations de 2,3 ans à 6,9 ans (7,4 ans en 1998).

4 Risque de crédit

Par risque de crédit, on entend la possibilité que l'entité émettrice fasse faillite ou qu'une contrepartie manque à ses obligations contractuelles envers les Régimes.

Conformément aux conventions officiellement adoptées, l'administrateur des Régimes gère le risque de crédit en s'associant à des contreparties réputées pour la qualité de leur crédit, en utilisant un processus interne de suivi des limites de crédit et en appliquant des mesures d'atténuation du risque de crédit comme les accords généraux de compensation et les ententes de nantissement.

À la fin de l'exercice, la concentration de risque de crédit la plus importante était avec le gouvernement du Canada, qui avait émis ou garantissait des titres détenus par les Régimes pour une valeur de 1 508 M$ (2 312 M$ en 1998). Exception faite de ce qui précède, les autres actifs sont répartis entre de nombreux émetteurs, dont aucun ne détient plus de 4,4 % (2,4 % en 1998) du total de l'actif net.

Le risque de crédit présenté par les instruments dérivés se limite au coût du remplacement, à la valeur marchande courante, de tous les contrats qui ont une valeur positive. Le tableau ci-dessous montre le risque de crédit associé à tous les instruments dérivés existants à la fin de l'exercice.

Risque de crédit – Instruments dérivés

En millions	*Au 31 décembre*	**1999**	1998
Risque maximal		**16 $**	10 $
Moins l'effet des accords généraux de compensation et des ententes de nantissement		**(2)**	(1)
Risque de crédit net		**14 $**	9 $

5 Capitalisation

En ce qui concerne les Régimes du CN, les cotisations patronales sont déterminées conformément aux dispositions de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* et de la réglementation qui en découle, et calculées selon la méthode actuarielle de répartition des prestations projetées, à partir d'une projection salariale selon laquelle les changements salariaux futurs ont une incidence sur le montant des prestations projetées. Dans le cas du Régime des pensions de 1935 du CN, la Compagnie verse les cotisations déterminées conformément aux dispositions du Régime.

Les dernières évaluations actuarielles concernant les Régimes du CN ont été effectuées par William M. Mercer Limitée au 31 décembre 1998 et soumises au Surintendant des institutions financières et à Revenu Canada. Aux fins de ces évaluations actuarielles, les principales hypothèses retenues par l'actuaire des Régimes sont fondées sur la mortalité, l'invalidité, la retraite et la cessation d'emploi des participants, ainsi que sur les augmentations salariales accordées périodiquement ou selon le mérite et sur un taux de rendement à long terme de 7,5 % par an sur les placements. Les hausses salariales futures des participants ont été projetées sur la base d'hypothèses économiques conformes à ce même taux de rendement à long terme.

6 Transferts

En 1999, les comptes comprenaient une provision pour les sommes à remettre/à recevoir d'autres caisses en raison des transferts de participants et participantes des Régimes du CN à d'autres régimes, et inversement.

7 Obligation actuarielle découlant des régimes de retraite et valeur de l'actif actuariel consolidées

Au 31 décembre 1998, les évaluations actuarielles ont reflété un passif actuariel consolidé de 10 412 M$ et un actif actuariel consolidé de 8 967 M$. Les résultats de ces évaluations ont ensuite servi à estimer les chiffres correspondants au 31 décembre 1999 : soit environ 9 834 M$ et 9 657 M$, respectivement. Les principaux éléments de la variation des obligations découlant des Régimes de retraite sont les intérêts courus sur les prestations (625 M$ en 1999 et 622 M$ en 1998), les prestations versées et les transferts (646 M$ en 1999 et 634 M$ en 1998), les prestations constituées durant l'exercice (167 M$ en 1999 et 156 M$ en 1998), l'effet de la perte attribuable à la compression du régime (néant en 1999 et 23 M$ en 1998), les modifications aux régimes (néant en 1999 et 212 M$ en 1998) et le gain actuariel (la perte actuarielle) (724 M$ en 1999 et (1 401) M$ en 1998). Le passif actuariel consolidé a été calculé conformément au chapitre 3461 du Manuel de l'ICCA en utilisant un taux d'actualisation de 6 % au 31 décembre 1998 et de 7 % au 31 décembre 1999. La valeur de l'actif actuariel consolidé est fondée sur une méthode axée sur le marché qui constate la variation de la valeur marchande sur une période de cinq ans selon la méthode de l'amortissement linéaire.

Conseil d'administration

David G. A. McLean, O.B.C., LL.D.
Président du Conseil,
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada,
Président du Conseil et chef de la direction,
The McLean Group
Vancouver (Colombie-Britannique)
Comités : 2*, 3, 5, 6, 7

Michael R. Armellino
Associé retraité,
The Goldman Sachs Group
New York (New York)
Comités : 1, 6, 7

Purdy Crawford, O.C., C.R., LL.D.
Président du Conseil,
AT&T Canada Corp.,
Avocat-conseil, Osler, Hoskin & Harcourt
Toronto (Ontario)
Comités : 2, 5*, 6, 7

J. V. Raymond Cyr, O.C., LL.D.
Président du Conseil,
PolyValor Inc.,
Vice-président du Conseil,
ART Recherches et Technologies Avancées Inc.
Montréal (Québec)
Comités : 1, 4*, 7

James K. Gray, O.C., LL.D.
Président du Conseil,
Canadian Hunter Exploration Ltd.
Calgary (Alberta)
Comités : 4, 5

E. Hunter Harrison
Vice-président exécutif et
chef de l'exploitation,
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
Burr Ridge (Illinois)

V. Maureen Kempston Darkes, O.C., D.Comm., LL.D.
Présidente-directrice générale,
General Motors du Canada Limitée
Toronto (Ontario)
Comités : 1, 4

L'honorable Richard H. Kroft, C.M.
Membre du Sénat canadien,
Winnipeg (Manitoba)
Comités : 1, 5, 6*

Gilbert H. Lamphere
Investisseur privé et ancien président du Conseil,
Illinois Central Corporation
New York (New York)
Comités : 2, 7

Denis Losier
Président et chef de la direction,
Assomption-Vie
Moncton (Nouveau-Brunswick)
Comités : 2, 6

L'honorable Edward C. Lumley, C.P., LL.D.
Vice-président du Conseil,
Nesbitt Burns Inc.
Ottawa (Ontario)
Comités : 2, 7

Alexander P. Lynch
Associé,
The Beacon Group, LLC
New York (New York)
Comités : 1, 5

Dr Edward P. Neufeld
Économiste,
Mississauga (Ontario)
Comités : 4, 7

Robert Pace
Président et chef de la direction,
The Pace Group
Halifax (Nouvelle-Écosse)
Comités : 1*, 4, 5

Cedric E. Ritchie, O.C., LL.D.
Administrateur et ancien président du Conseil
et chef de la direction,
Banque Scotia
Toronto (Ontario)
Comités : 1, 2, 6, 7*

Paul M. Tellier, C.P., C.C., C.R., LL.D.
Président-directeur général,
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
Montréal (Québec)
Comités : 3*, 7

Comités :

1 Vérification et finances
2 Régie d'entreprise
3 Dons
4 Environnement et sécurité
5 Ressources humaines
6 Investissements
7 Planification stratégique
* Présidence du comité

Haute direction

David G. A. McLean
Président du Conseil

Paul M. Tellier
Président-directeur général

Robert F. Dolan
Premier vice-président,
Services généraux

James M. Foote
Premier vice-président,
Ventes et marketing

E. Hunter Harrison
Vice-président exécutif et
chef de l'exploitation

Keith L. Heller
Premier vice-président,
Division de l'Est du Canada

Jack T. McBain
Premier vice-président,
Exploitation

Claude Mongeau
Premier vice-président et
chef de la direction financière

Jean Pierre Ouellet
Premier vice-président,
chef de la direction des Affaires
juridiques et secrétaire général

Jeffrey C. Ward
Vice-président exécutif,
Planification stratégique

Torrance J. Wylie
Premier vice-président,
Affaires publiques

William K. Berry
Vice-président,
Intermodal

Cliff L. Carson
Vice-président,
Développement commercial
Est du Canada

Tullio Cedraschi
Président-directeur général,
Division des investissements du CN

John Dalzell
Vice-président,
Gestion des risques

Richard Dixon
Vice-président,
Relations de travail et législation
sur l'emploi

David P. Edison
Vice-président,
Division du Pacifique

Sean Finn
Vice-président, trésorier et
conseiller principal en fiscalité

Ross Goldsworthy
Vice-président,
Céréales et engrais
Canada

Fred R. Grigsby
Vice-président et
chef des services informatiques

Edmond L. Harris
Vice-président,
Division du Midwest

Stan W. Jablonski
Vice-président,
Produits forestiers

Kimberly A. Madigan
Vice-présidente,
Ressources humaines
Exploitation – É.-U.

Peter C. Marshall
Vice-président,
Division des Prairies

J. Paul Mathieson
Vice-président,
Exploitation du réseau

Terry R. McManaman
Vice-président,
Division du Golfe

Sandi J. Mielitz
Vice-présidente,
Développement commercial,
Division des Prairies

Janice Murray
Chef de la Vérification interne

Robert E. Noorigian
Vice-président,
Relations avec les investisseurs

Serge Pharand
Vice-président et contrôleur général

Jean-Jacques Ruest
Vice-président,
Produits pétroliers et chimiques

Myles L. Tobin
Vice-président,
Affaires juridiques – É.-U.

David E. Todd
Vice-président,
Affaires gouvernementales

Gordon T. Trafton II
Vice-président,
Intégration de l'exploitation

Frank J. Trotter
Président-directeur général,
Canac International Inc.
et C.T. Management Inc.

Thomas F. Utroska
Vice-président,
Transport

Howard L. Vaughters
Vice-président,
Ventes
Division du Golfe

Dennis E. Waller
Vice-président,
Ingénierie et mécanique

Avis aux actionnaires et aux investisseurs

Assemblée annuelle
L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu à 10 h,
le mercredi 19 avril 2000 au Centre Sheraton, Montréal (Québec).

Notice annuelle
Pour obtenir la notice annuelle, s'adresser par écrit au :

Secrétariat général
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
935, rue de La Gauchetière ouest
Montréal (Québec) H3B 2M9

Agent des transferts et agent comptable des registres
Société de fiducie Banque de Montréal

Bureaux à :
Montréal (Québec), Toronto (Ontario), Calgary (Alberta) et
Vancouver (Colombie-Britannique)

Coagent des transferts et coagent comptable des registres
Harris Trust Company of New York
88 Pine Street, 19th Floor
Wall Street Plaza
New York, NY 10005

Dividendes payables en dollars américains
Les actionnaires qui souhaitent recevoir leurs dividendes
en dollars américains peuvent se renseigner auprès de la :

Société de fiducie Banque de Montréal
au (514) 877-2584 ou au 1 800 332-0095

Cote boursière
Les actions ordinaires du Canadien National sont cotées en bourse à
Toronto et à New York.

Symboles
CNR à la Bourse de Toronto
CNI à la Bourse de New York

Relations avec les investisseurs
Robert Noorigian
Vice-président, Relations avec les investisseurs
Téléphone : (514) 399-0052

Services aux actionnaires
Les actionnaires désirant obtenir des renseignements sur
leurs actions ou sur le CN doivent s'adresser à la :

Société de fiducie Banque de Montréal
Relations avec les investisseurs
129, rue Saint-Jacques
Niveau A - nord
Montréal (Québec) H2Y 1L6
Téléphone : (514) 877-2584 ou 1 800 332-0095

Siège social
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
935, rue de La Gauchetière ouest
Montréal (Québec) H3B 2M9

C.P. 8100
Montréal (Québec) H3C 3N4

Pour obtenir d'autres exemplaires du
présent rapport, prière de s'adresser au :

Canadien National
Affaires publiques et publicité
935, rue de La Gauchetière ouest
Montréal (Québec) H3B 2M9
Téléphone : (514) 399-7212
Numéro sans frais : 1 888 888-5909
Télécopieur : (514) 399-5344
www.cn.ca

English copies of this report
are available from:

Canadian National
Public Affairs and Advertising
935 de La Gauchetière Street West
Montreal, Quebec H3B 2M9
Telephone: (514) 399-7212
Toll free: 1-888-888-5909
Fax: (514) 399-5344
www.cn.ca

Le présent rapport annuel est imprimé sur du papier recyclé.

Partenaires en
Gestion responsable℠